Die Gestaltung des Internationalen Eisenbahnrechts im Rahmen des Völkerrechts

mit besonderer Berücksichtigung der Nachkriegszeit

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät
der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Ernst Beckh
aus München

Approbiert am 15. Juli 1930

Nürnberg
Buchdruckerei Volkhardt & Wilbert
1930

iss. Erlangen
1930.
20·200

*22054

Referent: Univ.-Prof. Dr. Köhler

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinem lieben Vater
in Dankbarkeit

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549613_0049

INHALTS-VERZEICHNIS

Einleitung.

Seite

Die Bedeutung der Eisenbahnen . . . . . **1—4**

I. Teil:

Völkerrechtliche Grundlagen für die Gestaltung des internationalen Eisenbahnrechts . . . . . **5—9**

§ 1. Der Rechtscharakter des Völkerrechts 5

§ 2. Der völkerrechtliche Vertrag 6

§ 3. Die internationalen Verwaltungsgemeinschaften 8

II. Teil:

Geschichtlicher Ueberblick über die Regelung der internationalen Eisenbahnfragen vom Beginn der Entwicklung bis zum Weltkrieg . . . . . **10—26**

1. Kapitel: Die staatlichen Verbände 10

§ 4. Die internationalen Konferenzen für Technische Einheit im Eisenbahnwesen 10

§ 5. Der internationale Eisenbahnkongreßverband 13

2. Kapitel: Die Eisenbahnverwaltungsverbände 14

§ 6. Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen 14

§ 7. Der internationale Verband für den Wagenaustausch . . . 17

§ 8. Die europäischen Fahrplankonferenzen 18

§ 9. Europäische Wagenbeistellungskonferenz und internationaler Personen- und Gepäckwagenverkehr 19

§ 10. Das internationale Eisenbahntransportkomitee 21

3. Kapitel: Das Berner internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. X. 1890 (I. Ue.) . . . 22

§ 11. Die Entstehung und Entwicklung des Berner Übereinkommens 22

§ 12. Die Vorteile des Berner Übereinkommens 23

§ 13. Die Revisionskonferenzen 24

4. Kapitel: Das internationale Eisenbahntransportkomitee . . 25

§ 14. Die Entstehung und Entwicklung des Komitees 25

§ 15. Das Arbeitsgebiet des Komitees 26

III. Teil. Seite

Die Regelung der internationalen Eisenbahnfragen in der Nachkriegszeit . . . . . 27—112

1. Hauptstück: Die staatlichen Verbände 27

1. Kapitel: Die internationale Eisenbahnkongreßvereinigung . 27
§ 16. Die Organisation und das Arbeitsgebiet der Vereinigung . . 27
§ 17. Die Sitzung der Vereinigung in London 1925 28

2. Kapitel: Der Völkerbund 30
§ 18. Der Friedensvertrag von Versailles 30
§ 19. Die Aufgaben und die Organisation des Völkerbunds . . . 32
§ 20. Der beratende und technische Fachausschuß für Verkehr und Transit 33
§ 21. Die allgemeinen Konferenzen für Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr 35

3. Kapitel: Der Verband der den internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Personen- und Gepäckverkehr beigetretenen Staaten 36

I. Titel: Die Entwicklung seit der Beendigung des Weltkrieges und die Organe des Verbands zur Ausführung und Weiterbildung der Berner Uebereinkommen 36
§ 22. Das Wiederaufleben des Berner Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 36
§ 23. Das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung in Bern 37
§ 24. Die Revisionskonferenzen 37
§ 25. Die fachmännische Kommission 38

II. Titel: Die beiden neuen, am 1. Oktober 1928 in Kraft getretenen Berner internationalen Übereinkommen 39
§ 26. Das neue Berner internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ue. G.) 39
§ 27. Das Berner internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (I. Ue. P.) 50

III. Titel: Das internationale Eisenbahn-Transportkomitee 55
§ 28. Die Entwicklung des internationalen Eisenbahn-Transportkomitees nach dem Weltkrieg 55
§ 29. Die einheitlichen Zusatzbestimmungen des internationalen Eisenbahntransportkomitees zum I. Ue. G. 57
§ 30. Die einheitlichen Zusatzbestimmungen des internationalen Eisenbahntransportkomitees zum I. Ue. P. 58

2. Hauptstück: Die Eisenbahnverwaltungsverbände 59

Seite

1. Kapitel: Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen . . 59
§ 31. Die Entwicklung des Vereins seit dem Weltkrieg und seine Organisation 59
§ 32. Die wichtigsten zur Zeit bestehenden Übereinkommen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 61
2. Kapitel: Die europäischen Fahrplankonferenzen 63
§ 33. Die Entwicklung der europäischen Fahrplankonferenzen seit der Beendigung des Weltkriegs und ihr Arbeitsgebiet . . . 63
3. Kapitel: Der internationale Personen- und Gepäckwagenverband 64
§ 34. Die europäischen Wagenbeistellungskonferenzen 64
§ 35. Der internationale Personen- und Gepäckwagenverband . . 65
§ 36. Das Übereinkommen betreffend Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (R. I. C.) . . 66
4. Kapitel: Der internationale Güterwagenverband 68
§ 37. Die Entstehung, der Zweck und die Organisation des internationalen Güterwagenverbands 68
§ 38. Das Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr 70
5. Kapitel: Der internationale Verband für die Ausgabe zusammengestellter Fahrscheinhefte 74
§ 39. Die Entstehung, Organisation und das Arbeitsgebiet des Verbandes 74
6. Kapitel: Der internationale Eisenbahnverband 75
I. Titel: Die Bedeutung und die Einrichtungen des Verbands 75
§ 40. Die Entwicklung und die Bedeutung des Verbands und seine Beschlüsse 75
§ 41. Die Organisation des Verbands 77
II. Titel: Das Arbeitsgebiet der Ausschüsse des internationalen Eisenbahnverbands 78
§ 42. Der Ausschuß für den Personenverkehr 78
§ 43. Der Ausschuß für den Güterverkehr 82
§ 44. Der Ausschuß für Abrechnungen und Währungen 86
§ 45. Der Ausschuß für Austausch des Rollmaterials 89
§ 46. Der Ausschuß für technische Fragen 90
III. Titel: Das allgemeine Ausgleichsamt für Eisenbahnabrechnungen in Brüssel (B. C. C.) 94
§ 47. Die Entwicklungsgeschichte der Ausgleichsämter 94
§ 48. Der Zweck und die Tätigkeit des Allgemeinen Ausgleichsamts für Eisenbahnabrechnungen in Brüssel 95

Seite

7. Kapitel: Die internationale Handelskammer 97

§ 49. Die Bedeutung, die Organisation und das Arbeitsgebiet der internationalen Handelskammer 97

3. Hauptstück: Die internationalen Konferenzen zur Regelung der Eisenbahnfragen 99

1. Kapitel: Die Konferenzen unter den Auspizien des Völkerbunds 99

§ 50. Die erste Konferenz für Verkehr und Durchfuhr 1921 in Barcelona 99

§ 51. Die zweite Konferenz für Verkehr und Durchfuhr 1923 in Genf 102

§ 52. Die dritte Konferenz für Verkehr und Durchfuhr 1927 in Genf 105

§ 53. Die Paßkonferenzen des Völkerbunds 106

2. Kapitel: Die sonstigen einschlägigen Konferenzen 108

§ 54. Die Konferenz von Portorose 1921 108

§ 55. Die Wirtschafts- und Finanzkonferenz zu Genua 1922 . . . 109

§ 56. Die Konferenzen zur Reorganisation des direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen Europa und dem fernen Osten 110

§ 57. Die internationalen Güterzugskonferenzen 112

Schlußbemerkung . . . . . **113—116**

LITERATUR-VERZEICHNIS

American Association for International Conciliation, The Porterose Conference, Editional Office New York City, 1922.

Archiv für Eisenbahnwesen, 41. Jahrgang, 1918 — 52. Jahrgang 1929, herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Berlin; Verlag von Julius Springer.

Auswärtiges Amt, Weißbuch: Material über die Konferenz von Genua, 27. V. 1922, Berlin.

Bülow, v.: Der Versailler Völkerbund, eine vorläufige Bilanz, Berlin, Stuttgart, Leipzig 1923; W. Kohlhammer-Verlag.

Chavan, Pierre, Dr. jur.: Les communications internationales par voies ferrées et le problème de la souveraineté de l'Etat, Lausanne 1927; Verlag: La Concorde.

Deuxième conférence générale des communications et du transit (15 novembre — 9 décembre 1923) Instruments officiels approuvés par la conférence.

Fleischmann, Dr. M.: Völkerrechtsquellen, Halle a. S. 1905, Verlag der Buchhandl. des Waisenhauses.

Hatschek, Dr. J.: Völkerrecht als System rechtlich bedeutsamer Staatsakte, Leipzig/Erlangen 1923, A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Dr. Werner Scholl.

Jahrbuch für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1925/26, herausgegeben von Reichsbahndirektionspräsident Wulff, Berlin, Reichsbahnrat Dr. Zeitler, München, Rich. Pflaum, Druckerei- und Verlags A.-G., München.

La conférence de la société des nations à Barcelone; texte complet des conventions et recommandations adoptées, précédé d'une introduction; Lausanne/Genève 1921; Libraire Payot & Cie.

Liszt, v. Franz: Das Völkerrecht, systematisch dargestellt, bearbeitet von Dr. M. Fleischmann, 12. Aufl., Berlin 1925, Verlag von Jul. Springer.

Loening, Dr. O.: Kommentar zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr v. 23. Okt. 1924, Berlin 1927, Verlag von Georg Stilke.

Meurer, Dr. Chr.: Die Grundlagen des Versailler Friedens und der Völkerbund, Würzburg 1920, Kabitzsch & Moennich.

Neumeyer, Dr. Karl: Internationales Verwaltungsrecht, III. Bd., 1. Abt., Inn. Verwaltung III, München, Berlin, Leipzig 1926; J. Schweitzer Verlag (Arthur Sellier).

Niemeyer, Dr. Th.: Völkerrecht, Sammlung Göschen, Vereinigung wissenschaftl. Verleger, Berlin u. Leipzig 1923, Walter de Gruyter & Co.

Nippold, Otfried: Die Gestaltung des Völkerrechts nach dem Weltkrieg, Zürich 1917, Druck und Verlag Art. Institut Orell Füßli.

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in Technischer Beziehung, Fachblatt des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, herausgegeben von Dr. ing. H. Uebelacker unter Mitwirkung von Dr. ing. A. E. Bloss; 80. Jahrgang, 62. Bd. 1925, und 83. Jahrg. 65. Bd. 1928, München, C. W. Kreidels Verlag.

Pohl, Dr. H. u. C. Sartorius: Modernes Völkerrecht, eine Sammlung von Quellen und Urkunden mit Anmerkungen, München 1922. C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, Oskar Beck.

Reichsbahnhandbuch 1927, bearbeitet in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin.

Richter, Wolfg., Dr.: Kommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung v. 16. V. 1928 (Sammlung Deutscher Gesetze 133) Mannheim-Berlin-Leipzig 1928, Verlag von J. Bensheimer.

Rosenbaum, Dr. E.: Der Vertrag von Versailles, Inhalt und Wirkung. Leipzig 1921. Druck und Verlag von Philipp Reclam jun.

Scheu, R., Dr.: Die frachtrechtliche Haftung der Eisenbahn nach der Deutschen Eisenbahnverkehrsordnung und den beiden Internationalen Uebereinkommen, Berlin 1928.

Schücking, W. und Wehberg H.: Die Satzung des Völkerbunds, kommentiert, 2. Aufl., Berlin 1924, Verlag Franz Vahlen.

Sitzungsprotokolle der Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbands.

Société des Nations:

Première Conférence Générale sur la liberté des communications et du transit documents préparatoires.

Conférence de Barcelone; comptes rendus et textes relatifs au règlement d'organisation des conférences générales et de la commission consultative et technique des communications et du transit et au règlement intérieur des conférences générales des communications et du transit; Genève 1923.

Conférence de Barcelone; comptes rendus et textes relatifs au recommandations sur le régime international des voies ferrées et aux recommandations sur les ports soumis au régime international, Genève 1921.

Deuxième conférence générale des communications et du transit; documents préparatoires, Volume I voies ferrées, Genève, Juin 1923.

Deuxième conférence générale des communications et du transit; Genève, 15 novembre au 9 décembre 1923, comptes rendus et textes relatifs aux discussions générales de la conférence, Genève 1924.

Deuxième conférence générale des communications et du transit; Genève 15 novembre au 9 décembre 1923, comptes rendus et textes relatifs à la convention et au statut sur le régime international des voies férrées. Genève 1924.

Troisième conférence générale des communications et du transit, Genève 23 août — 2 septembre 1927, Volume I: comptes rendus et textes relatifs aux discussions générales de la conférence, Genève 1927 Volume II: comptes rendus et textes relatifs au recueil et la diffusion des renseignements généraux intéressant les communications et le transit.

Extraits des actes de la troisième conférence générale des communications et du transit tenue à Genève, du 23 août au 2 septembre 1927, Genève 1927.

Conférence internationale sur les formalités douanières et similaires; comptes rendus de la conférence. Volume I u. II. Genève 1924.

1. convention internationale pour la similification des formalités douanières.
2. protocole de la convention internationale. Genève, le 3 novembre 1923.

Société des Nations:

La restauration des moyens de communication en Europe; documents sur l'application des résolutions sur les transports, adoptées par la conférence de Gênes, Genève, septembre 1923.

Communications et transit; Section d'information, Secrétariat de la société des nations, Genève 1924.

Spranger, Eduard: Völkerbund und Rechtsgedanke, Leipzig 1919, Verlag Felix Meiner.

Stieler, Dr. K.: Der Internationale Eisenbahnverband und die Entwicklung älterer intern. Eisenbahnorganisationen seit Kriegsende (Völkerrechtsfragen, eine Sammlung von Vorträgen und Studien, herausgegeben von Heinrich Pohl und Max Wenzel, 11. Heft), Berlin 1926; Ferd. Dümmlers Verlagsbuchhandlung.

Strupp, Dr. K.: Grundzüge des positiven Völkerrechts. Bonn 1928. Verlag Ludwig Röhrscheid.

Strupp, Dr. K.: Theorie und Praxis des Völkerrechts. Berlin 1925. Verlag von Otto Liebmann.

Tätigkeit, die des Völkerbundes, herausgegeben von der Informationsabteilung des Völkerbundes, Genf, Bd. I—IX. 1920—1929.

Übersicht über die internationalen Verbände auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nach dem Stand vom 1. I. 1927, herausgegeben von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin W 9.

Waldkirch, v. Dr. E.: Das Völkerrecht, Basel 1926. Verlag von Helbing & Lichtenhahn.

Wehrmann, L.: Die Verwaltung der Eisenbahnen, Berlin 1913, Verlag von Jul. Springer.

Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, herausgegeben durch das Generalsekretariat des intern. Eisenbahnverbandes in Paris; Jahrg. Nov. 1924—1928 inkl.

Zeitschrift für den intern. Eisenbahntransport, herausgegeben vom Zentralamt in Bern, Jahrgang 1920 bis Okt. 1928 inkl.

Zeitschrift für die intern. Eisenbahnbeförderung, herausgegeben vom Zentralamt in Bern, Jahrg. Okt. 1928—1929.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin, Verlag von Julius Springer, 62. Jahrg. (1922) — 69. Jahrgang (1929).

ABKÜRZUNGEN

A. A. Mächte	=	Alliierte und assoziierte Mächte.
B. C. C.	=	Das Allgemeine Ausgleichsamt für Eisenbahnabrechnungen in Brüssel.
I. Ue.	=	Berner Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. X. 1890.
I. Ue. G.	=	Neues Berner Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.
I. Ue. P.	=	Berner Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr.
R. I. C.		Uebereinkommen betreffend Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im intern. Verkehr (Reglemento Internationale Carozza).
U. d. S. S. R.	=	Union der sozialistischen Sowjet-Republiken.

EINLEITUNG

Die Bedeutung der Eisenbahnen

Seit ihrer Erfindung haben die Eisenbahnen einen außerordentlichen Aufschwung erlebt. Fortschreitend erreichte das Eisenbahnwesen in den einzelnen Ländern einen immer höheren Grad technischer Vollkommenheit.

Eine große Summe an Arbeit, Zeit und Kapital erforderte und erfordert heute noch die ständige Verbesserung der Eisenbahnen und ihrer Anlagen. Der tiefere Grund dafür, daß sich die Kulturstaaten der Welt so intensiv mit diesem Problem befaßten, liegt in der Erkennung der hohen Bedeutung, die der Eisenbahn zukommt.

Deshalb suchten auch die Staaten diesen Zweig des Verkehrs, soweit er in den Händen von Privaten war, an sich zu nehmen oder doch so eng an sich zu schließen, daß die Aufsicht über das Eisenbahnwesen durch den Staat unmittelbar ausgeübt werden konnte. Dadurch, daß der Staat die Eisenbahnen in eigene Verwaltung übernimmt, gewinnt er die Möglichkeit, Schienennetz, Verwaltung und Betrieb zu vereinheitlichen, alle im Laufe der Zeit als notwendig und nützlich erkannten Maßnahmen in eigener Machtvollkommenheit durchzuführen, ohne daß es erst zeitraubender Verhandlungen mit einer natürlich immer mehr auf Verdienst eingestellten privaten Verwaltung bedurfte und den ganzen Betrieb überhaupt von höherem Gesichtspunkt aus in den Dienst des Landes und der Allgemeinheit zu stellen.

Zunächst trat naturgemäß der Nutzen, den die Eisenbahnen bieten, innerhalb der Grenzen der einzelnen Länder in besonderem Maße in Erscheinung.

Was den Personenverkehr anbelangt, so tragen die Eisenbahnen wesentlich zu dessen Belebung bei, wenn auch nicht verkannt werden darf, daß ihnen gerade in letzter Zeit — es sei vor allem an die fortschreitende Entwicklung der Kraft-

wagen und Luftfahrzeuge gedacht — sehr beachtenswerte Konkurrenten erwachsen sind. Die Masse der Reisenden zieht jedoch die Beförderung mit der Eisenbahn vor. Sie ist das billigste und leistungsfähigste Verkehrsmittel; auch die Sicherheit ist auf der Eisenbahn verhältnismäßig am größten. Ein großer Vorteil des Eisenbahnverkehrs ist ferner die Regelmäßigkeit, mit der die Züge verkehren, sodaß dem Reisenden die Möglichkeit einer genauen Disposition seiner Reise gegeben ist.

Ein unentbehrlicher Faktor ist die Eisenbahn für die Wirtschaft und die Industrie der einzelnen Länder geworden. Diese wandten daher stets dem Ausbau ihres Eisenbahngüterverkehrs erhöhtes Interesse zu.

In den wenigsten Fällen findet man Produktions- und Absatzgebiet zusammenliegend, meistens sind diese Gebiete getrennt. Kein Verkehrsmittel kann die Eisenbahn hinsichtlich des Güterverkehrs in diesem Maße ersetzen, um die produzierten Güter nach den entsprechenden Absatzgebieten zu befördern. Hier braucht die Eisenbahn eine Konkurrenz am wenigsten zu fürchten, da sie für den Massenverkehr eine dominierende Stellung einnimmt. Durch die Einführung der Eilgüterzüge und die Möglichkeit der Expreßgutbeförderung ist dabei auch für die Schnelligkeit des Transports, was besonders bei leichtverderblichen Gütern in Betracht kommt, gesorgt. Die Eisenbahnen machen es ferner durch ihre günstigen Beförderungsbedingungen der Industrie möglich, selbst geringwertige Produkte in entferntere Absatzgebiete zu versenden.

Um den Wert der Eisenbahnen erschöpfend zu würdigen, sei noch kurz auf ihre militärische Bedeutung hingewiesen. Erst der große Weltkrieg hat diese Tatsache erneut erhärtet. Kein Verkehrsmittel ist so geschaffen für Truppentransporte und zur Beförderung des Kriegsmaterials wie die Eisenbahnen; sie können mit der größten Schnelligkeit eine große Menge von Material für die Kriegsführung an die Kriegsschauplätze bringen. Gerade von deutschem Standpunkt aus gesehen ist das besonders augenscheinlich, denn wie wäre es Deutschland ohne sein glänzend organisiertes Eisenbahnnetz möglich gewesen, innerhalb so kurzer Zeit seine Truppen und sein Kriegsmaterial an die Landesgrenzen zu befördern, und so den Kriegsschauplatz von Anfang an ins Feindesland zu verlegen. Ein weiterer Beweis aus der jüngsten Geschichte

für die große militärische Bedeutung, die den Eisenbahnen beigemessen wird, ist es ferner, daß im Weltkrieg sofort nach der erfolgten Okkupation feindlichen Gebiets mit der Wiederherstellung der zerstörten Eisenbahnanlagen des Landes und mit der Neuorganisation des Eisenbahnverkehrs begonnen wurde; nur auf diese Weise wurde der Nachschub neuer Truppen ermöglicht und die Verbindung mit der Heimat aufrecht erhalten.

Nach diesen Ausführungen über die Bedeutung der Eisenbahnen im Kriegsfall wollen wir wieder zurückkehren zu ihrer Bedeutung im Frieden und zwar über die Landesgrenzen hinaus.

Der Eisenbahnverkehr macht an den Grenzen der einzelnen Eisenbahnverwaltungen und der einzelnen Länder keinen Halt. Die kulturelle und sonstige Entwicklung der Länder ließ in ihnen das Bedürfnis nach regem Austausch ihrer geistigen und materiellen Güter wach werden. Trotz der teilweise politischen Gegensätze gestalteten sich die Beziehungen der einzelnen Völker zueinander in mancher Hinsicht enger, was ein Aufleben des zwischenstaatlichen Verkehrs zur unmittelbaren Folge hatte.

Wie man im innerstaatlichen Verkehr der einzelnen Länder die Bedeutung der Eisenbahnen als wichtigstes Verkehrsmittel erkannte, so war es auch im zwischenstaatlichen Verkehr. Hier stellten sich aber am Anfang scheinbar unüberwindliche Hindernisse entgegen. Die einzelnen Länder hatten ihr Eisenbahnwesen den Bedürfnissen ihres Staatsgebietes angepaßt, sodaß ihre Anlagen von denen anderer Länder teilweise sehr verschieden waren und es sogar noch sind; so ist z. B. heute noch in der U. d. S. S. R., in Spanien und in Portugal die Spurweite der Schienen eine ganz andere wie in den übrigen Ländern des europäischen Festlands. Der internationale Verkehr aber bedingt eine Angleichung der einzelnen Eisenbahnanlagen aneinander, um einen reibungslosen Übergang der Züge von einem Eisenbahnnetz auf das andere zu gewährleisten.

Einerseits ist es nun eine Erfahrungstatsache, daß jedes Land am liebsten sein Regime beibehalten, nichts oder höchstens nur Unwesentliches davon aufgeben und das seinige bei den anderen Ländern eingeführt haben möchte, andererseits konnten sich aber die Staaten der Notwendigkeit der Vereinheitlichung und internationalen Regelung des Eisen-

bahnwesens im eigenen Interesse und im Interesse der Allgemeinheit nicht verschließen. So wurde die Regelung des Eisenbahnwesens zu einer internationalen Frage, an deren Lösung sich die Kulturstaaten schon seit Jahrzehnten beteiligten. Verbände wurden geschaffen und Konferenzen wurden abgehalten, um einer Regelung des äußerst komplizierten internationalen Eisenbahnrechts näher zu kommen. Unzweifelhaft wurden dabei große Fortschritte gemacht, aber bis zur endgültigen Regelung ist noch ein weiter Weg.

Aufgabe dieser Arbeit soll es nun im folgenden sein, zunächst die Stellung des Völkerrechts, soweit es auf die Gestaltung des internationalen Eisenbahnrechts Einfluß hat, klar zu legen und sodann über die internationalen Verbände sowie über die auf den internationalen Konferenzen geleistete Arbeit und über die Uebereinkommen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens einen Ueberblick zu geben. Dabei ist die Entwicklung vor dem Kriege, die in der Literatur bereits hinreichend behandelt wurde, nur in einem geschichtlichen Ueberblick zusammengefaßt und der Hauptwert auf die Entwicklung des internationalen Eisenbahnrechts nach dem Kriege gelegt.

I. TEIL

Völkerrechtliche Grundlagen für die Gestaltung des internationalen Eisenbahnrechts

§ 1.

Der Rechtscharakter des Völkerrechts.

Die Staaten waren von der Notwendigkeit überzeugt, ihren internationalen Beziehungen eine rechtliche Grundlage zu geben. Dieser Wunsch führte zur Schaffung des Völkerrechts.

Im materiellen Sinn versteht man unter Völkerrecht den Inbegriff aller Rechtsnormen, welche Rechte und Pflichten zweier oder mehrerer selbst als Völkerrechtssubjekte anerkannter Staaten und anderer Völkerrechtssubjekte zum Gegenstand haben[1]). Im formellen Sinn ist das Völkerrecht jede in Form eines völkerrechtlichen Vertrags i. w. S. gekleidete Rechtsvorschrift[2]). Das Völkerrecht ist ein internationales öffentliches Recht. Das internationale Eisenbahnrecht, das in dieser Arbeit dargestellt werden soll, ist ein besonderer Teil dieses internationalen öffentlichen Rechts, der die sich aus dem internationalen Eisenbahnverkehr ergebenden Rechtsbeziehungen regelt. Völkerrechtssetzungssubjekte sind ausschließlich die Staaten[3]) und zwar nur die von einem oder mehreren Staaten der Völkerrechtsgemeinschaft sei es ausdrücklich oder stillschweigend anerkannten Staaten[4]).

Die Besonderheit des Völkerrechts liegt darin, daß die Gesetzgebung, die die Rechtsquelle des innerstaatlichen Rechts bildet, fehlt. Dies hat seinen Grund in der Koordination der Staaten. Die Staatsform, der Reichtum und die Macht eines

[1]) Strupp, Grundzüge des pos. Völkerrechts, Bonn 1928, S. 1.
[2]) Ebenda, S. 8.
[3]) Ebenda, S. 21/22.
[4]) Ebenda, S. 47.

Staates ist für seine völkerrechtliche Stellung belanglos, die Staaten sind in dieser Hinsicht einander grundsätzlich ebenbürtig und deshalb muß auch der Gesetzgeber fehlen[1]).

Das Völkerrecht beruht also nicht auf Gesetzen, sondern auf Vereinbarungen, die entweder ausdrücklich und zwar als Staatsvertrag oder stillschweigend als Gewohnheitsrecht in Erscheinung treten[2]). Die internationalen Abkommen treten im Völkerrecht an die Stelle der Gesetze.

Vielfach wurde nun der Einwand vorgebracht, daß es an einer öffentlichen Gewalt fehle, die die Durchführung solcher internationaler Abkommen gewährleiste. So möchte Nippold in seinem Buch „Die Gestaltung des Völkerrechts nach dem Kriege"[3]) die Beachtung des Völkerrechts durch Zwangsmaßregeln gesichert sehen und begründet seine Anschauung mit dem Bruch der völkerrechtlichen Verträge durch den Weltkrieg. Aber schließlich ist der Krieg gewissermaßen ein Ausnahmezustand. Den Verletzungen des Völkerrechts steht als gewichtige Tatsache das Bekenntnis zum Völkerrecht gegenüber, wie es auch im Vorspruch der Völkerbundsakte 1919 und den zahlreichen Abschlüssen von Staatsverträgen geschieht. Hinter ihnen steht als Gesetz des ungeschriebenen Völkerrechts: „pacta sunt servanda"[4]).

Durch die Ratifizierung der Uebereinkommen nehmen die Staaten gewissermaßen einen moralischen Zwang auf sich und die Tatsache, daß sich die anderen Staaten weigern werden mit einem unzuverlässigen Vertragsgegner bestehende Rechtsverhältnisse fortzusetzen oder neue anzuknüpfen, bedeutet für einen Staat, der einen Vertragsbruch begehen will, eine ernste Mahnung, da sich seine Isolierung für ihn erheblich schädlich auswirken kann[5]).

§ 2.

Der völkerrechtliche Vertrag.

Wie oben dargelegt, beruht das Völkerrecht zum Teil auf Vereinbarungen. Vereinbarungen sind nach Binding sog. rechtssetzende Verträge, die wirkliche objektive Rechte schaffen wollen. Sie werden vor allem geschaffen auf internationalen Kongressen, auf denen die Staaten zusammentreten

[1]) Strupp, Grundzüge des pos. Völkerrechts, Bonn 1928, S. 2.
[2]) Ebenda, S. 8/9.
[3]) Strupp, Grundzüge des pos. Völkerrechts, Bonn 1928, S. 34 ff.
[4]) Das Völkerrecht, von Liszt, 12. Aufl. 1925, S. 10.
[5]) Strupp, Grundzüge des pos. Völkerrechts, Bonn 1928, S. 4.

und sich mit der Festsetzung gewisser Normen befassen, denen zu unterwerfen sie sich bereit erklären.

Diese sog. rechtssetzenden Verträge unterscheidet Binding von den rechtsgeschäftlichen Verträgen, wie sie z. B. die Friedensverträge darstellen[1]). Für diese Arbeit ist nur die erste Gruppe von Interesse.

Die Vereinbarung ist also rechtsbildender Natur und eine besondere Art des völkerrechtlichen Vertrags. Wenn auch hinsichtlich des Inhalts zwischen Verträgen und Vereinbarungen zu unterscheiden ist, so werden doch die einen wie die anderen in Vertragsform abgeschlossen (Vertrag i. w. S.)[2])

Der völkerrechtliche Vertrag ist die zwischen zwei oder mehreren Staaten über staatliche Hoheitsrechte zustande gekommene Willenserklärung. Diese Verträge treten uns in der Bezeichnung von Staatsverträgen, Übereinkommen, Einvernehmen, Abrede, Konventionen u. a. entgegen[3]).

Nur die Staaten haben die völkerrechtliche Vertragsfähigkeit. Daher dürfen völkerrechtliche Verträge erst abgeschlossen werden, wenn die Regierungen der Vertragsstaaten ihre Genehmigung erteilt haben; haben sich die Staaten den Vertragsbestimmungen unterworfen, so treten die aufgestellten Rechtsnormen in Kraft. Um diesen Rechtsnormen innerhalb der einzelnen Staaten Geltung zu verschaffen, bedarf es eines eigenen Gesetzes oder einer Verordnung. Nach außen sind die Vertragsgegner durch den Austausch der Ratifikationsurkunden verpflichtet. Seit Errichtung des Völkerbunds wird ein internationaler Vertrag für ein Völkerbundsmitglied erst verpflichtend mit der Eintragung in eine vom Sekretariat des Völkerbunds besonders geführte Liste für internationale Verträge. — Der völkerrechtliche Vertrag läßt die Zahl der Teilnehmer offen, er beruht auf Reziprozität. Wenn und insoweit ein Staat mit einem oder mehreren anderen Staaten Rechtsverhältnisse normiert, unterliegen sie formell den Regel des Völkerrechts ohne Rücksicht auf den materiellen Inhalt[4]).

Im Kriegsfall werden die Verträge als Teil des geltenden Völkerrechts prinzipiell suspendiert, außer wenn die Verträge ausdrücklich für den Fall eines Krieges abgeschlossen

[1]) Strupp, Grundzüge des pos. Völkerrechts, Bonn 1928, S. 11.
[2]) Ebenda, S. 128.
[3]) Das Völkerrecht, v. Liszt, 12. Aufl. 1925, S. 247.
[4]) Strupp, Grundzüge des pos. Völkerrechts, Bonn 1928, S. 125.

wurden. Es ist bestritten, ob es sich nicht nur um eine Suspendierung, sondern eine vollständige Annullierung der Verträge bei Kriegsausbruch handelt. Vielfach wird angenommen, daß die zweiseitigen Verträge der Kriegführenden durch den Krieg aufgehoben, dagegen die Verträge, die mehrere darunter auch neutrale Staaten berühren, nur suspendiert werden[1]). Unter die letztere Gruppe fallen auch die internationalen Eisenbahnverträge.

Im Normalfall endigen die Verträge durch Zeitablauf, wenn sie auf beschränkte Zeit abgeschlossen sind, oder durch Kündigung, wenn diese vereinbart wurde. Ein Rücktritt vom Vertrag ist möglich, wenn der Vertragsgegner seinerseits vertragsbrüchig wird.

§ 3.

Die internationalen Verwaltungsgemeinschaften.

Recht kann nur in einer Gemeinschaft entstehen und Anwendung finden[2]). So gibt es auch im Völkerrecht Gemeinschaften, die von selbständigen Staaten gebildet werden. Die Völkerrechtsgemeinschaft ist ein allgemeiner Zweckverband der Staaten; sie wird umgrenzt durch die gemeinsame Rechtsüberzeugung, die auf der Gemeinsamkeit der Interessen und der Kultur beruht[3]). In diese Zweckgemeinschaft werden alle Staaten aufgenommen, die die Völkerrechtssätze als verbindlich anerkennen und die Gewähr für ihre Befolgung bieten. Sie müssen nur gemeinsame materielle und kulturelle Interessen und die Ueberzeugung von der Notwendigkeit einer Rechtsgemeinschaft haben[4]).

Auf den verschiedensten Gebieten haben sich im Laufe der Zeit die Staaten zu Sonderzweckverbänden zusammengeschlossen, um gemeinsam ihre Interessen zu verfolgen. Durch diese zahlreichen Sonderzweckverbände ist den Staaten die Möglichkeit gegeben, ihre Aufgaben sachlich zu beschränken und sich durch diese Spezialisierung mit den jeweils gestellten Aufgaben intensiver zu beschäftigen.

Unter diesen Verbänden gibt es zwei Arten. Die einen haben ihren Zweck nicht nur sachlich, sondern auch örtlich gebunden, d. h. die Zahl ihrer Mitglieder ist eine geschlossene. Bei den andern ist der Zweck ebenfalls sachlich

---

[1]) Strupp, Grundzüge des pos. Völkerrechts, Bonn 1928, S. 217.
[2]) Das Völkerrecht, v. Waldkirch, Basel 1926, S. 3.
[3]) Das Völkerrecht, v. Liszt, 12. Aufl. 1925, S. 2.
[4]) Strupp, Grundzüge des pos. Völkerrechts, Bonn 1928, S. 8.

beschränkt aber nicht örtlich gebunden, sodaß weitere Staaten dem Verband beitreten können. Das Vertragsverhältnis beruht hier auf Gegenseitigkeit. Diese letztere Gruppe bilden die internationalen Verwaltungsgemeinschaften, die ihr Entstehen der Entwicklung des Verkehrs und der Technik verdanken[1]).

Die internationalen Verwaltungsgemeinschaften sind im engeren Sinn auf Vereinbarung beruhende, organisierte Verbindungen einer nicht geschlossenen Staatengruppe zu dem Zweck eine Gemeinschaft auf einem der Verwaltung angehörenden Gebiete herbeizuführen[2]).

Zur Vertretung ihrer Interessen haben sie gemeinsame Organe, die teils ständig, teils nicht ständig sind. Zu den nicht ständigen Organen gehören in erster Linie die Konferenzen und Kongresse, die von Zeit zu Zeit zur Beratung und Beschlußfassung einberufen werden. Für die auf ihnen gefaßten Beschlüsse ist infolge der Gleichberechtigung der Staaten zumeist die Einstimmigkeit erforderlich. Die Konferenzen haben regelmäßig gesetzgebungsähnliche Funktionen und dienen zur Fortbildung des Völkerrechts[2]).

Zu den ständigen Organen zählen die Kommissionen; ihre Aufgabe ist die Aufsicht gegenüber den Büros und die Ausübung internationaler Verwaltung. Die Geschäftsleitung wird einem von den Mitgliedern der Verwaltungsgemeinschaft gewählten Staat anvertraut. Endlich sind noch die Büros zu nennen, die das Verbindungsglied[2]) zwischen den betr. Verwaltungen darstellen. Ihre Tätigkeit besteht in der Vorbereitung der Konferenzen, in der Sammlung und Veröffentlichung des Materials sowie in der Entscheidung von Streitfällen. Auch das Treffen bindender Entscheidungen obliegt ihnen.

Es gibt internationale Verwaltungsgemeinschaften auf dem Gebiete von Handel und Industrie, auf dem Gebiete des Gesundheitswesens, auf dem Gebiete des Schutzes ideeller und wissenschaftlicher Interessen und auf dem Gebiete des Verkehrswesens[3]).

Die internationalen Verwaltungsgemeinschaften auf dem Gebiete des Verkehrswesens werden, was die Eisenbahnen anbelangt, weiter unten behandelt.

[1]) v. Waldkirch, Das Völkerrecht, Basel 1926, S. 172—174.
[2]) Theorie und Praxis des Völkerrechts, Strupp, Berlin 1925, S. 63.
[3]) Strupp, Grundzüge des pos. Völkerrechts, Bonn 1928, S. 122.

II. TEIL

Geschichtlicher Überblick über die Regelung der internationalen Eisenbahnfragen vom Beginn der Entwicklung bis zum Weltkrieg

1. Kapitel

Die staatlichen Verbände.

§ 4.

Die internationalen Konferenzen für technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Unter technischer Einheit versteht man eine Vereinbarung der Regierungen europäischer Staaten über die Spurweite der Eisenbahnanlagen, über die Bauart und den vorgeschriebenen Unterhaltungszustand der im internationalen Verkehr verwendeten Wagen[1]).

Vor allem die einheitliche Regelung der Spurweite war in Anbetracht des ständig wachsenden Verkehrs ein dringendes Erfordernis geworden. Bei Ländern mit verschiedener Spurweite ist der Übergang des Rollmaterials von dem Schienennetz des einen Landes auf das des anderen eine Unmöglichkeit; das ist vor allem für Gütertransporte äußerst mißlich, denn unter diesen Umständen müssen die Güter umgeladen werden. Natürlich ist dies äußerst zeitraubend und besonders bei schweren oder leicht zerbrechlichen Gütern äußerst kompliziert. Auch das in den einzelnen Ländern verwendete Material war größtenteils verschieden. Die geographische Lage, der Bahnuntergrund, die Geschwindigkeit, die erzielt werden soll etc. spielten beim Bau der Eisenbahnen eine große Rolle; naturgemäß sind diese Bedingungen, denen die Länder ihren Eisenbahnbau anpaßten, in den verschiedenen Ländern grundverschieden.

[1]) Übersicht über die internationalen Verbände auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nach dem Stand vom 1. I. 1927, Berlin W 9, herausgegeben vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, S. 10.

Dies veranlaßte im Jahre 1881 die Schweiz, die Initiative zur Herstellung der technischen Einheit zu ergreifen und ihre Nachbarländer Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich und Italien zu einer Konferenz einzuladen, die sich nur mit dieser Frage befassen sollte. Die Konferenz fand 1882 in Bern statt und stellte Grundsätze für die Erleichterung des Übergangs von Rollmaterial der Eisenbahnen, welches für den internationalen Durchlauf bestimmt ist, auf[1]). Sie beschränkte sich darauf, die größten und kleinsten Maße für vorhandenes wie für neu zu beschaffendes Material anzugeben und vermied die Festlegung genauer Grenzmaße. Die Konferenz war ferner überzeugt von der Notwendigkeit der Aufstellung einer allgemeinen Begrenzungslinie für Personen- und Güterwagen, doch wollte sie diese nicht festlegen, bevor nicht die Regierungen der Staaten die nötigen Aufschlüsse hierzu erteilt hätten[2]).

Die technische Einheit wurde weiter gebildet durch die zweite Konferenz von 1886, die wieder in Bern tagte. Die auf der ersten Konferenz aufgestellten Grundsätze wurden überarbeitet und ein Doppelschlüssel für die im internationalen Personenverkehr dienenden Wagen geschaffen. Betreffend die zollsichere Einrichtung der im internationalen Verkehr unter zollamtlichem Raumverschluß abgefertigten Eisenbahnwagen wurde eine eigene Vorschrift beschlossen[1]). Die Spurweite wurde genauer festgelegt, indem eine Minimal- und eine Maximalgrenze aufgestellt wurde. Außerdem wurde beschlossen, daß die Eisenbahnfahrzeuge, die den Vorschriften insbesondere über den Radstand, Abstand der Räder, Breite der Radreifen etc. entsprechen, im internationalen Verkehr wegen ihrer Bauart nicht zurückgewiesen werden dürfen[3]). Ferner wurden die Satzungen für die Konferenzen betreffend die Technische Einheit im Eisenbahnwesen festgelegt. Über die Einberufung von weiteren Konferenzen bestimmt Art. III der Satzungen, daß jeder der beteiligten Staaten beim schweizerischen Bundesrat eine Einberufung beantragen kann, wenn eine Vervollständigung oder Aenderung der Bestimmungen

[1]) Übersicht über die internationalen Verbände auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens nach dem Stand vom 1. I. 1927, Berlin W 9, herausgegeben vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, S. 11.

[2]) Zeitschrift des internationalen Eisenbahnverbandes, III. Jahrgang, Nr. 2, Febr. 1927, S. 75.

[3]) Zeitschrift des internationalen Eisenbahnverbandes, III. Jahrg., Nr. 2, Febr. 1927, S. 75/76.

wünschenswert erscheint. Um die Technische Einheit möglichst zu verbreiten, bestimmt Art. IV der Satzungen, daß denjenigen Staaten, welche an der Konferenz nicht teilgenommen haben, der Zutritt zu dieser Vereinbarung gestattet ist und tatsächlich erfolgte im Laufe der Zeit eine immer größere Ausdehnung. Belgien, Bulgarien, Dänemark, Griechenland, Serbien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Rumänien, Schweden und Rußland erklärten ihren Beitritt.

Erst im Jahre 1907 wurde eine erneute Konferenz einberufen, die wieder Bern zum Tagungsort hatte und an der eine weitere Reihe europäischer Staaten teilnahmen, die nachträglich den Vereinbarungen beigetreten waren. Die bestehenden Bestimmungen über die technische Einheit wurden einer Prüfung unterzogen; sie wurden erneuert und durch Bestimmungen über den Unterhaltungszustand der Eisenbahnfahrzeuge und über die Beladung der Güterwagen erweitert[1]). Die Beschlüsse traten am 1. VI. 1908 in Kraft.

Das Protokoll über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen enthält vier Artikel. Art. I behandelt die Spurweite der Bahngleise, Art. II die Bauart der Eisenbahnfahrzeuge und ihre Querschnittmaße mit Rücksicht auf das Profil der einzelnen Bahnverwaltungen. In § 25 des Art. II sind die Bezeichnungen aufgeführt, die jeder Wagen tragen muß, damit ihn die Bahnbediensteten sofort unterscheiden können. Art. III behandelt den für den internationalen Verkehr vorgeschriebenen Unterhaltungszustand und die wiederkehrende Untersuchung der Fahrzeuge, die Schmierung der Lager und die Reinigung und Entseuchung der Wagen, schließlich die Mängel und Schäden, die zur Zurückweisung eines Wagens beim Uebergang berechtigen. Art. IV behandelt die Art der Beladung der Wagen vom Standpunkt der Betriebssicherheit aus[2]).

Auf der Konferenz wurde auch die Frage geprüft, die erst in jüngster Zeit wieder vielfach erörtert wurde, nämlich die Frage der durchgehenden Güterzugbremse, von deren Bedeutung die Konferenz überzeugt war.

Hier wurden insbesondere internationale Kommissionen ins Leben gerufen, die Einzelheiten betreffend die Technische Einheit festzustellen hatten.

[1]) Übersicht über die internationalen Verbände etc., S. 11.
[2]) Ebenda, S. 13.

1909 stellte eine internationale Kommission die Bedingungen auf, denen eine durchgehende Güterzugsbremse zu genügen hat und entwarf gleichzeitig ein Programm für die nötigen Versuche[1]).

Eine andere Kommission tagte 1911 und 1912 in Bern, um eine allgemeine Begrenzungslinie für Güterwagen aufzustellen. Genaue Maße wurden festgelegt, die die Bestimmungen der Konferenz von 1907 ergänzten.

Die nächste internationale Konferenz für Technische Einheit im Eisenbahnwesen war im Jahre 1913; diese befaßte sich ebenfalls mit der Güterzugsbremse.

Seit 1913 fanden keine Konferenzen mehr statt. Die unter dem Namen „Technische Einheit im Eisenbahnwesen — Fassung 1913" abgeänderte und ergänzte Vereinbarung trat am 1. V. 1914 in Kraft und gilt noch heute[2]).

Die beteiligten Regierungen haben die Entscheidungen und Beschlüsse der Konferenzen ratifiziert; die Vereinbarungen über die Technische Einheit sind daher als internationales Übereinkommen anzusehen und deshalb für die Eisenbahnverwaltungen bindend. Dagegen bleibt es den am internationalen Verkehr beteiligten Verwaltungen unbenommen, Ausführungsbestimmungen zu den Vorschriften über die Technische Einheit gegenseitig zu treffen, doch dürfen sie mit diesen nicht in Widerspruch stehen; sie dürfen nur zur Ergänzung oder Erläuterung dienen.

§ 5.

Der internationale Eisenbahnkongreßverband.

Der internationale Eisenbahnkongreßverband wurde im Jahre 1885 auf Antrag der belgischen Regierung anläßlich der 50jährigen Eisenbahnfeier gegründet. An der Gründung beteiligten sich zahlreiche Regierungen und Eisenbahnverwaltungen Europas und überseeischer Staaten[3]). Als Sitz des internationalen Eisenbahnkongreßverbandes wurde Brüssel und als geschäftsführende Stelle das Generalsekretariat in Brüssel bestimmt; daher führte der Kongreßverband vielfach auch den Namen „Brüsseler Kongreß".

[1]) Übersicht über die internationalen Verbände etc., S. 11.

[2]) Zeitschrift des internationalen Eisenbahnverbandes, III. Jahrg., Nr. 2, Febr. 1927, S. 79.

[3]) Übersicht über die intern. Verbände etc., S. 18.

Der Verband verfolgte als sein Ziel die Förderung der Fortschritte im Eisenbahnwesen.

Bis zum Jahre 1889 tagte die Kongreßversammlung alle zwei Jahre und zwar 1887 in Mailand — hier wurden die Satzungen angenommen — und 1889 in Paris. Hier wurde der Zwischenraum zwischen den Versammlungen auf drei Jahre erhöht, doch sollte auch diese Vereinbarung über die Zeitspanne zwischen den Tagungen keinen langen Bestand haben. 1892 tagte die Kongreßversammlung in St. Petersburg und 1895 in London. Schon hier wurde der Zwischenraum auf fünf Jahre erhöht. Der Grund für diese Erhöhung lag darin, daß eine große Anzahl der zu behandelnden Fragen solange brauchte, um gründlich durchgearbeitet zu werden und daß sich die Vertreter nicht so oft für längere Zeit — die Versammlungen dauerten meistens viele Wochen — freimachen konnten.

Auf die Kongreßversammlung zu Paris im Jahre 1900 folgte die von Washington im Jahre 1905. In diesem Jahre erklärte Deutschland seinen Beitritt zum internationalen Eisenbahnkongreßverband. Die letzte Kongreßversammlung vor dem Weltkrieg tagte 1910 in Bern; der für 1915 nach Berlin angesetzte Kongreß fiel bereits dem Weltkrieg zum Opfer.

1914 gehörten die Regierungen aller Kulturstaaten der Erde und die meisten bedeutenden Eisenbahnverwaltungen dem Internationalen Eisenbahnkongreßverband an.

Der Weltkrieg lähmte die Tätigkeit des Verbandes fast vollständig und so wurde er im Jahre 1919 aufgelöst. Seine Neuerrichtung als internationale Eisenbahnkongreßvereinigung und deren Tätigkeit ist im III. Teil dieser Arbeit behandelt.

2. Kapitel

Die Eisenbahnverwaltungsverbände.

§ 6.

Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Die Gründung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen erfolgte im Jahre 1846 durch den Zusammenschluß der zehn größten preußischen Privatbahngesellschaften und zwar unter dem Namen „Verband der preußischen Eisenbahndirektionen“[1]). Bereits nach sechs Monaten dehnte er

[1]) Übersicht über die intern. Verbände etc., S. 20.

sich auf den deutschen Bund aus und legte sich in der Verbandsversammlung von 1847 den heutigen Namen „Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen" bei. 1850 gehörten ihm 44 deutsche und 4 österreichische Verwaltungen an.

Die damaligen politischen Verhältnisse in Mitteleuropa waren sehr verworren und die Gefahr war groß, daß diese ungünstigen Verhältnisse auch das Verkehrswesen nachteilig beeinflussen könnten. Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen hat das große Verdienst, daß er trotz dieser Verhältnisse einheitliche technische Einrichtungen geschaffen und diese vervollkommnet hat und daß er überhaupt alle Einrichtungen ins Leben gerufen hat, die einen durchgehenden Eisenbahnverkehr wie auf einem einheitlich verwalteten und betriebenen Eisenbahnnetz ermöglichten[1]).

Er hatte sich seit seiner Gründung zur Aufgabe gemacht, sein eigenes Interesse und das Interesse des allgemeinen Verkehrs zu fördern und alle Einrichtungen des Eisenbahnverkehrs auf technischem Gebiet sowie in Betriebs-, Verkehrs- und Verwaltungsangelegenheiten zu verbessern und weiter zu vervollkommnen.

Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen war ferner von Anfang an bestrebt, den Geschäftsverkehr zwischen den Eisenbahnverwaltungen bei der Abfertigung und Beförderung von Personen und Gütern, im Wagendienst, bei der Abrechnung der Verkehrseinnahmen etc. zu erleichtern; zu diesem Zwecke schuf er Vereinbarungen, die ständig an Hand der gesammelten Erfahrungen verbessert werden[1]).

Seit dem Jahre 1850 gab der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen sog. Reglements heraus, die von dem Gedanken ausgingen, alle Vereinsbahnen — den Reisenden und Verfrachtern gegenüber — einheitlich zu betreiben; für die damalige Zeit war das vorbildlich[2]). Die Reglements sind die Grundlage für das deutsche Eisenbahnfrachtrecht geworden; auch die Verkehrsordnungen, die später in Deutschland, Oesterreich-Ungarn und den Niederlanden eingeführt wurden, basieren auf diesen Reglements ebenso wie das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

1850 gab der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen das Reglement für den Güterverkehr und gleichzeitig das Übereinkommen zum Betriebsreglement heraus. Letzteres

[1]) Übersicht über die intern. Verbände etc., S. 20.
[2]) Ebenda, S. 21.

regelt die sich aus dem Betriebsreglement ergebenden Rechte und Pflichten der Eisenbahnverwaltungen untereinander[1]). Der Inhalt wurde ständig ergänzt, um den gegenseitigen Geschäftsverkehr weiter zu vereinfachen.

1856 kamen die technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen heraus und 1865 folgte das erste Reglement für die Beförderung von Personen, Gepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren.

1868 erschien das Übereinkommen betr. die gegenseitige Wagenbenutzung. Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen hatte schon früher Vereinbarungen über den Wagenübergang auf anschließenden Bahnen getroffen; diese Vereinbarungen waren in Mitteleuropa für den Güteraustausch von großer Bedeutung. Schon damals wurde der Unterschied gemacht zwischen der Zeitmiete, die nach dem Zeitablauf bemessen wird und eine Verzinsung des Wagenkapitals darstellt und der Laufmiete für die Abnutzung der Wagen entsprechend der Länge der von ihnen auf fremden Bahnen durchlaufenen Strecke. Es ist bemerkenswert, daß man schon damals das Verkehren von Wagen auf den Strecken einer anderen Verwaltung juristisch richtig als Sachmiete bezeichnet hat, für die ein Mietzins zu entrichten ist[2]).

Wie bereits in anderem Zusammenhang erwähnt, bedeutet das Umladen der Güter an den Grenzen einer Eisenbahnverwaltung oder eines Landes einen großen Zeitverlust, höhere Kosten, größeres Risiko und gestaltet sich oft sehr schwierig. Dieses Umladen wurde durch das Uebereinkommen von 1868 vermieden und der Uebergang aller Wagen der Vereinsverwaltungen von einer Bahn auf die andere geregelt. Für übereinkommenswidrige Benutzung der Wagen setzte das Übereinkommen eine hohe Buße fest. Um sich einer evtl. späteren internationalen Regelung nicht zu verschließen, bestimmte das Uebereinkommen, daß es bis zur Gründung eines internationalen Güterwagenverbandes gelten solle. Das Uebereinkommen fand nicht nur auf dem Vereinsgebiet Anwendung, sondern darüber hinaus auch im Verkehr mit vielen anderen vereinsfremden Bahnen[3]), mit denen besondere Vereinbarungen getroffen wurden.

[1]) Übersicht über die intern. Verbände etc., S. 21.
[2]) Jahrbuch für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1925/26, S. 296/97.
[3]) Übersicht über die intern. Verbände etc., S. 22/23.

1889 erhielt das Übereinkommen die noch heute bestehende Bezeichnung „Vereinswagenübereinkommen".

1884 schuf der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen die Einrichtung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte, die eine wesentliche Belebung des Reiseverkehrs herbeiführten[1]). Infolge der Vorteile, die diese Einrichtung mit sich brachte, dehnte sie sich über das Vereinsgebiet aus, sodaß 1914 21 große Verwaltungen, die dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen nicht angehören, aus fast allen europäischen Ländern sowie andere Gesellschaften beteiligt waren. Der Krieg lähmte diese Einrichtung und nur das Mitteleuropäische Reisebüro führte sie in beschränktem Umfang weiter[1]).

§ 7.

Der internationale Verband für den Wagenaustausch.

Die belgischen Eisenbahnen, die durch die strengen Bedingungen der deutschen Bahnen für die Zulassung der nach Deutschland bestimmten beladenen belgischen und französischen Güterwagen stark behindert waren, regten die Einberufung einer Konferenz zur Festsetzung der Beziehungen für den internationalen Austauschverkehr an.

Die Konferenz, an der die deutschen, holländischen, französischen und belgischen Eisenbahnen teilnahmen, trat im Jahre 1870 in Brüssel zusammen, doch mußte sie infolge des Kriegsausbruchs zwischen Deutschland und Frankreich ihre Arbeiten einstellen[2]). 1874 trat die Konferenz erneut zusammen und arbeitete den Entwurf eines Übereinkommens über den gegenseitigen Wagenaustausch aus.

In dem Abkommen wurden gewisse Bedingungen festgelegt, die erfüllt werden mußten, um ein Recht darauf zu haben, daß der Wagen ausgetauscht werde. Die Mängel waren einzeln aufgeführt, die zur Zurückweisung berechtigten.

Eine dritte Konferenz im November 1876 setzte den Wortlaut des „Technischen Reglements für die gegenseitige Zulassung der Fahrzeuge und die Haftpflicht für Beschädigungen" fest, die am 1. I. 1877 in Kraft traten.

Drei deutsche, 11 belgische, 4 holländische und 3 französische Bahnen nahmen das Reglement an und schlossen sich zum Verband für den Wagenaustausch zusammen. Spä-

[1]) Uebers. über die intern. Verbände etc., S. 21.

[2]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 3. Jahrgang, Nr. 2, Febr. 1927, S. 74.

ter trat ihm auch der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, dem sich inzwischen österreichische Eisenbahnen angeschlossen hatten, sowie verschiedene russische und schweizerische Bahnen bei.

§ 8.

Die europäischen Fahrplankonferenzen.

Die mehr und mehr sich ausbreitende Entwicklung durchgehender Zugverbindungen zwischen den verschiedenen Teilen Europas ließ bei vielen Bahnen den Wunsch nach Einsetzung von internationalen Fahrplankonferenzen aufleben, um die allgemeinen Angelegenheiten des internationalen Personenzugverkehrs Europas gemeinsam zu regeln, die internationalen Zugs- und Schiffsverbindungen den Bedürfnissen des Reiseverkehrs anzupassen und die Zollabfertigung und die Paßkontrolle auf den Grenzbahnhöfen im Interesse der Reisenden zu regeln[1]).

Regelmäßige Konferenzen fanden erst seit dem Jahre 1871 statt; daran beteiligten sich zunächst nur deutsche, österreichische, schweizerische und französische Eisenbahnverwaltungen, zu denen 1875 die oberitalienischen und einige russische Bahnen kamen. Bis 1875 tagten die Konferenzen zweimal im Jahre, zuerst nur in deutschen oder österreichischen Städten[2]). Bis zur Konferenz in Braunschweig 1880 fanden dann seit 1875 keine weiteren Konferenzen mehr statt. 1882 tagte die Konferenz zum ersten Male außerhalb des deutsch-österreichischen Vereinsgebietes und zwar in Brüssel.

An den Konferenzen beteiligten sich nun schon fast alle Bahnen Europas und der Tagungsort wurde vielfach in Länder außerhalb des deutsch-österreichischen Vereinsgebietes verlegt[3]), um den internationalen Charakter der Konferenz zu wahren. Trotzdem sah man sie immer noch als eine Einrichtung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen an[4]). Der Name der Konferenz war damals einfach „Winterfahrplankonferenz" bezw. „Sommerfahrplankonferenz". Erst die Konferenz in Stuttgart 1890 wurde von der geschäftsführen-

[1]) Übersicht über die intern. Verbände etc., S. 39/40.

[2]) 1871 München, Wien; 1872 Würzburg, Dresden; 1873 Köln, Nürnberg; 1874 Stuttgart, Hamburg; 1875 Triest, Salzburg.

[3]) 1887 Luzern, 1889 Interlaken, 1890 Rom und Stuttgart, 1891 Berlin und Stockholm.

[4]) Übersicht über die intern. Verbände, S. 40.

den Verwaltung als „internationale Fahrplankonferenz" bezeichnet und die Berliner Konferenz von 1891 erhielt von der Verwaltung den Namen „Europäische Fahrplankonferenz", den sie seither beibehalten hat[1]).

Die Konferenzen fanden seit 1890 wieder lange Zeit zweimal im Jahre und zwar meistens im Juni und Dezember statt. 1909 auf der Konferenz in Straßburg wurde dies abgeändert und beschlossen, künftig nurmehr eine Konferenz im Jahre abzuhalten. Die letzte Konferenz vor dem Weltkrieg war im Jahre 1913. Während des Kriegs fielen die Konferenzen naturgemäß aus.

Die Weiterentwicklung der europäischen Fahrplankonferenzen in der Nachkriegszeit wird im III. Teil dieser Arbeit in § 33 behandelt.

§ 9.

Europäische Wagenbeistellungskonferenz und internationaler Personen- und Gepäckwagenverkehr.

Gegenüber der Frage des Rollmaterialaustausches für die Güterbeförderung erscheint die Frage des Austausches der Personen- und Gepäckwagen weniger verwickelt. Bei dem Personenverkehr kann man die Verkehrsströmungen voraussehen, die zu gewissen Zeiten nach beiden Richtungen hin gleich sind. So ging man bald dazu über, die Reisenden durch direkte Züge oder einzelne direkte Wagen zu befördern; zuerst geschah dieses vielfach im innerstaatlichen Verkehr, aber als sich diese Maßnahmen als praktisch erwiesen hatten, griffen sie auch auf den internationalen Verkehr zwischen den Verkehrszentren der wichtigsten europäischen Länder mit gleicher Spurweite über. Die Einführung dieser direkten Verbindungen war die Ursache für die Einberufung der in § 8 behandelten Fahrplankonferenzen. Die direkten Kurse nahmen aber schließlich einen solchen Umfang an, daß auch die Einberufung einer europäischen Wagenbeistellungskonferenz ins Auge gefaßt werden mußte[2]), um die Zusammensetzung der internationalen Züge, die Zahl der Wagen für die einzelnen Züge, die Wagentypen etc. festzulegen.

Im Anfang war das System noch wenig einheitlich. Einzelne Eisenbahnverwaltungen schlossen sich zu Gruppen zu-

[1]) Uebers. über die intern. Verbände, S. 40.

[2]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, III. Jahrg., Nr. 4, April 1927, S. 121.

sammen und trafen mit anderen Gruppen auf besonderen Gruppenkonferenzen Vereinbarungen über durchlaufende Personen- und Gepäckwagen; dabei kam es vor, daß manche Verwaltungen an mehreren Gruppen beteiligt waren[1]).

Erst 1889 wurde auf Veranlassung der zwei bedeutendsten deutschen Gruppen beschlossen, gemeinsame Wagenbeistellungskonferenzen abzuhalten und dabei alle anderen Gruppen des mitteleuropäischen Eisenbahnverkehrs heranzuziehen. Schließlich dehnte sich die Zahl der teilnehmenden Verwaltungen noch weiter aus, sodaß bald die meisten europäischen Eisenbahnen an diesen Konferenzen teilnahmen. Bis zum Jahre 1911 fanden diese Konferenzen jährlich zweimal, seitdem nur noch einmal jährlich statt. In dem europäischen Wagenbeistellungsplan wurden die Resultate der Gruppenverhandlungen zusammengestellt.

Die Benutzung der Personen- und Gepäckwagen für den Durchgangsverkehr bezog sich zum Teil auf die allgemeinen Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Wagen — wie das Vereinswagenübereinkommen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen — zum Teil trafen die unmittelbar beteiligten Verwaltungen selbst besondere Vereinbarungen untereinander.

Eigene Satzungen bestanden nicht, doch wurden auf Konferenzen für die Verwaltungen bindende Vereinbarungen getroffen. Hier ist vor allem an die Konferenz von Triest im Jahre 1904 zu denken, in der ein ziemlich kurz gefaßtes Reglement aufgestellt wurde, welches den Grundsatz der gegenseitigen Ausgleichung der Durchläufe der Personen- und Gepäckwagen in den internationalen Kursen bestätigte; eine Ausgleichung fand aber nur in Ausnahmefällen statt[2]). Als Rechnungseinheit wurde das Achskilometer gewählt.

Die Vorschriften des Triester Reglements erwähnen besonders, daß die durchlaufenden Wagen in gutem Zustand sein und allen Vorschriften über den Verkehr auf fremden Strecken genügen müssen. Die Auslagen für die Lieferung von Oel, Gas oder elektrischer Energie fallen der Eigentumsverwaltung zur Last, sofern nicht der elektrische Strom durch die kombinierte Betätigung des Wagenumlaufs und einer Dynamomaschine erzeugt wird. Für die Reinigung der

[1]) Übersicht über die intern. Verbände etc., S. 43.

[2]) Zeitschr. des intern. Eisenbahnverbandes, III. Jahrg., Nr. 4, April 1927, S. 122.

Fahrzeuge oder die Schmierung der Achsbüchsen wird keinerlei Gebühr erhoben.

Die europäische Wagenbeistellungskonferenz hatte es unterlassen darüber Beschluß zu fassen, welche Bedeutung ihren Entscheidungen zukommen solle; die Entscheidungen widersprechen oft den Bestimmungen älterer Reglements oder Übereinkommen und es herrschte Unklarheit darüber, was maßgebend sei. Mit diesen Mißständen befaßte sich die Wagenbeistellungskonferenz zu Stockholm im Jahre 1911 und setzte einen Ausschuß für direkte Personenwagen ein, der sich mit der Frage eines gemeinsamen Übereinkommens befassen sollte.

Nach verschiedenen Beratungen nahm die Wagenbeistellungskonferenz in Rom 1914 ein Reglement an, das die Grundlage für das Uebereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr bilden sollte[1]).

Die Ausarbeitung des Uebereinkommens wurde durch den Krieg vereitelt, wie überhaupt während der Dauer des Weltkriegs die europäischen Wagenbeistellungskonferenzen ausfielen.

Die Fortentwicklung der europäischen Wagenbeistellungskonferenzen in der Nachkriegszeit wird im III. Teil § 34 dieser Arbeit behandelt.

§ 10.

Das internationale Eisenbahntransportkomitee.

Das internationale Eisenbahntransportkomitee gehört ebenfalls zu den Eisenbahnverwaltungsverbänden und wäre dementsprechend an dieser Stelle zu behandeln. Da das Komitee aber im engsten Zusammenhang mit dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr steht — auf der Grundlage dieses Übereinkommens gestaltet das internationale Eisenbahntransportkomitee das internationale Transportrecht aus — wird seine Entwicklung und Gestaltung zweckmäßig erst im Anschluß an das nächste Kapitel, das das Berner Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von 1890 behandelt, in einem eigenen Kapitel geschildert.

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, III. Jahrg., Nr. 4, April 1927, S. 123.

3. Kapitel

Das Berner internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (I. Ue.).

§ 11.

Die Entstehung und Entwicklung des Berner Uebereinkommens.

Bis zum Jahre 1890 waren die rechtlichen Beziehungen der Eisenbahnen zu den Verfrachtern und die gegenseitigen Beziehungen der einzelnen Eisenbahnverwaltungen im internationalen Verkehr ziemlich ungeordnet. Wohl waren freiwillige Vereinbarungen getroffen worden in allen Fällen, wo sich dieser Zustand als besonders untragbar gezeigt hatte, aber das ganze System war uneinheitlich und konnte auf die Dauer im Interesse des Verkehrs seinen Zweck nicht erfüllen.

Um nun ein einheitliches internationales Eisenbahnfrachtrecht zu schaffen, versammelten sich die Regierungen der hauptsächlichsten Verkehrsländer[1]) Europas im Jahre 1890 in Bern — schon 1878 hatte zum Zweck der Vorbereitung eine Konferenz in Bern getagt — und unterzeichneten am 14. X. 1890 ein internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, das als Staatsvertrag gelten sollte. Es war das erste Übereinkommen seiner Art. Die Bestimmungen des Berner Übereinkommens wurden von den einzelnen Ländern zum Gesetz erhoben und galten ab 1. I. 1893[2]).

Es ist klar, daß das Übereinkommen von Anfang an nicht vollkommen sein konnte und nur die Grundlage bilden sollte für den weiteren Ausbau des internationalen Eisenbahnfrachtrechts. Es mußten erst Erfahrungen auf diesem Gebiete gesammelt werden, die in Zusatzerklärungen und Zusatzübereinkommen niedergelegt wurden und so das Uebereinkommen dauernd ergänzten. Zu diesem Zwecke wurden besondere Revisionskonferenzen vorgesehen, deren Bedeutung in § 13 in diesem Kapitel gewürdigt ist.

Während des Kriegs galt das Berner Übereinkommen zwischen den kriegführenden Staaten als völkerrechtlicher

[1]) Deutsches Reich, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Schweiz.

[2]) Übersicht über die intern. Verbände etc., S. 14.

Vertrag suspendiert; den übrigen Staaten gegenüber griffen erhebliche Einschränkungen Platz. — Das Schicksal des Berner Übereinkommens nach Beendigung des Weltkriegs ist im III. Teil dieser Arbeit § 22 behandelt.

§ 12.

Die Vorteile des Berner Uebereinkommens.

Am deutlichsten treten die Vorzüge des Berner Übereinkommens in Erscheinung, wenn man die Mißlichkeiten, die durch das Uebereinkommen beseitigt wurden, beleuchtet.

Vor der Unterzeichnung des Berner Uebereinkommens bedurfte es bei Gütertransporten beim Grenzübergang eines Mittelsmannes, der im Namen des Absenders die Zollformalitäten erledigte und dann das Gut neu aufgab. Ein direkter Frachtverkehr von einem Land zum andern war dadurch eine Unmöglichkeit, da die Beförderung beim Grenzübergang eine Unterbrechung erlitt. In vielen Fällen mußte das Gut die Grenzen mehrerer Länder passieren; wenn man bedenkt, daß sich der oben geschilderte Prozeß bei jedem Grenzübergang wiederholte, so kann man sich vorstellen, wie lange ein Transport — abgesehen von den dem Absender entstandenen unnötigen Ausgaben — bis zur Erreichung seines Ziels brauchte. Wie in § 11 erwähnt, bestanden zwar zwischen Staaten, die einen besonders regen Güteraustausch untereinander hatten, besondere Vereinbarungen, in gewissen Fällen sogar über direkte Tarife und Zulassung von Nachnahmesendungen[1]), aber diese Uebereinkommen waren nur vereinzelt und hatten noch dazu manchen Nachteil. So haben z. B. die einzelnen Länder verschiedene Verpackungsvorschriften; die Bestimmungen über die von der Beförderung ausgeschlossenen sowie die nur bedingungsweise zugelassenen Güter werden in den einzelnen Staaten verschieden gehandhabt und war es dem Absender nahezu unmöglich all den Anforderungen, die die Durchgangsländer bezüglich des von ihm zur Beförderung aufgegebenen Gutes stellen, gerecht zu werden; er hatte also nicht einmal die Garantie, ob die Sendung die Bestimmungsstation überhaupt erreichen werde und Sicherheit war ihm keine geboten, da eine gemeinsame Regelung der Haftpflicht fehlte. — Das internationale Ueber-

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, II. Jahrg., Nr. 2, Febr. 1926, S. 31.

einkommen von 1890 über den Eisenbahnfrachtverkehr hatte die im allseitigen Interesse erwünschte gemeinsame Gesetzgebung in allen diesen Dingen für alle Transporte, die die Bahnen von mindestens zwei Vertragsstaaten benützen, gebracht. Es bildete ein vollständiges Gesetzbuch für das internationale Eisenbahnfrachtrecht[1]). Alle dem I. Ue. unterstellten Transporte wurden nunmehr auf Grund eines einzigen durchgehenden Frachtbriefs befördert. Durch Art. 5 des I. Ue. wurde der Eisenbahn der Transportzwang auferlegt. Ferner wurden in dem Übereinkommen die Berechnung der Frachtkosten und ihre Einziehung — für den Kaufmann von größter Bedeutung — die Nachnahmesendung, die Haftung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust, Minderung oder verspäteter Aushändigung, das Verhältnis, nach dem die geleistete Entschädigung unter die verschiedenen an der Beförderung beteiligten Verwaltungen verteilt wird, geregelt.

§ 13.

Die Revisionskonferenzen.

Das I. Ue. wurde durch Zusatzerklärungen vom Jahre 1893 und die Zusatzübereinkommen vom Jahre 1898 und 1906 auf Grund der Beschlüsse der Revisionskonferenzen von 1896 und 1905 ergänzt.

Die Vertragsstaaten hatten beschlossen, daß zur Fortbildung des Uebereinkommens spätestens alle 5 Jahre — zuerst waren 3 Jahre festgesetzt — sog. Revisionskonferenzen unter den an dem I. Ue. beteiligten Staaten stattfinden sollten.

Das Uebereinkommen sollte, wie Herr Dr. Haab, eidgenössischer Bundesrat und Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements in seiner Eröffnungsansprache vom Mai 1923 betonte, „vor Verknöcherung geschützt werden und in steter Fühlung mit dem lebendigen Leben bleiben“[2]).

Auch den anderen Staaten sollte die Möglichkeit geboten werden, dem Uebereinkommen beizutreten. Das war auch der Zweck der Zusatzerklärung vom Jahre 1893, der zufolge die nicht beteiligten Staaten beitreten können.

---

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, II. Jahrg., Nr. 2, Febr. 1926, S. 32.

[2]) Ebenda, S. 34.

4. Kapitel

Das internationale Eisenbahntransportkomitee.

§ 14.

Die Entstehung und Entwicklung des Komitees.

Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr hatte das internationale Eisenbahnfrachtrecht der Staatsgewalt übertragen; in Anbetracht der großen Bedeutung dieser Verkehrsfragen wollte man aber auch die Eisenbahnverwaltungen zur Mitarbeit heranziehen. Abgesehen davon, daß sie im Rahmen des Uebereinkommens besondere gegenseitige Vereinbarungen treffen können, wurde ihnen die Möglichkeit gegeben durch Festsetzung von Zusatzbestimmungen an der Ausgestaltung des internationalen Eisenbahntransportrechts mitzuarbeiten[1]).

Da die im Jahre 1893 eingeführten Zusatzbestimmungen, die eine Ergänzung des I. Ue. darstellen, in den einzelnen Ländern voneinander abwichen, wollte man auch diese Bestimmungen einheitlich regeln. Im Jahre 1894 wurden auf Anregung der österreichischen Staatsbahnen hin Verhandlungen eingeleitet, bei denen die Reglements betreffend die einheitlichen Zusatzbestimmungen angenommen und die Errichtung eines internationalen Eisenbahntransportkomitees zur Ausgestaltung des internationalen Eisenbahntransportrechts auf der Grundlage des I. Ue. vorgesehen wurde; die für das Komitee aufgestellte Geschäftsordnung wurde von den dem I. Ue. beigetretenen Eisenbahnverwaltungen genehmigt. Die Beschlüsse traten am 1. I. 1903 in Kraft.

Das internationale Eisenbahntransportkomitee versammelte sich bis zum Weltkrieg jährlich einmal und paßte die einheitlichen Zusatzbestimmungen dauernd den Bedürfnissen des internationalen Verkehrs an. Welche Bedeutung diesen vom Komitee beschlossenen Zusatzbestimmungen zukommt, wird daraus ersichtlich, daß einzelne von ihnen in das I. Ue. selbst oder in die Ausführungsbestimmungen hierzu aufgenommen wurden[2]).

---

[1]) Zeitschr. für den intern. Eisenbahntransport, 33. Jahrg., Nr. 4, April 1925, S. 107 ff.

[2]) Übersicht über die intern. Verbände etc., S. 34.

§ 15.

Das Arbeitsgebiet des Komitees.

Das Internationale Eisenbahntransportkomitee befaßte sich nicht nur mit der fortlaufenden Festsetzung der einheitlichen Zusatzbestimmungen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, sondern gab ausserdem 5 einheitliche Uebereinkommen für die Regelung sonstiger Angelegenheiten des internationalen Eisenbahntransportrechts heraus, und zwar die Uebereinkommen betreffend die Güterabgabe und -übernahme sowie die Verteilung von Entschädigungen, betreffend die Verschleppung der Güter, betreffend die Erledigung von Frachtrückerstattungsansprüchen sowie die einheitlichen Bestimmungen betreffend die infolge unrichtiger Berechnung oder Erhebung uneinbringlichen Frachten, Nachnahmen und Nebengebühren und die einheitlichen Bestimmungen betreffend die Frankaturrechnungen und Nachnahmen. Die Uebereinkommen erschienen in den Jahren 1907—1913.

Die Beschlüsse des Komitees werden mit Stimmenmehrheit gefaßt und sind für alle Mitglieder bindend, wenn nicht binnen 3 Monaten vom 3. Tage der Versendung der Niederschrift an von einer dieser Verwaltungen ein schriftlicher Einspruch bei der geschäftsführenden Verwaltung eingereicht worden ist. Da die Beschlüsse von den Eisenbahnverwaltungen und nicht von den Regierungen gefaßt werden, erlangen sie eigentlich theoretisch genommen keine Gesetzeskraft wie das Berner Uebereinkommen, in Wirklichkeit aber erlangten sie dennoch die gleiche verpflichtende Kraft[1]).

Durch den Weltkrieg wurde die Tätigkeit des Komitees natürlich unterbrochen; über die Weiterentwicklung nach Beendigung des Kriegs siehe III. Teil § 28.

---

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 2. Jahrg., Nr. 2, Febr. 1926, S. 36.

III. TEIL

Die Regelung der internationalen Eisenbahnfragen in der Nachkriegszeit

1. Hauptstück

Die staatlichen Verbände.

1. Kapitel

Die internationale Eisenbahnkongreßvereinigung.

§ 16.

Die Organisation und das Arbeitsgebiet der Vereinigung.

Im Jahre 1919 erfolgte die Neueinrichtung des im II. Teil § 5 dieser Arbeit behandelten internationalen Eisenbahnkongreßverbandes unter dem neuen Namen „Internationale Eisenbahnkongreßvereinigung". Sie ist ein Verband von Regierungen und Eisenbahnverwaltungen europäischer und außereuropäischer Länder[1]) zur Förderung der Fortschritte im Eisenbahnwesen. Alle bedeutenden Fragen auf diesem Gebiet sollen erörtert werden; der Verband verfolgt mehr wissenschaftliche Ziele, bindende Beschlüsse werden nicht gefaßt[2]). Die Mittelmächte sind in der neuen Vereinigung nicht mehr vertreten.

Die Geschäftsführung ruht wie beim alten Verband in den Händen des Generalsekretariats mit dem Sitz in Brüssel. Zur Ausführung ihrer Arbeiten bedient sich die Vereinigung zweier Organe, der permanenten Kommission, deren

[1]) Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien und Irland, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschecho-Slowakei; Aegypten, Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, China, Costa Rica, Cuba, Dominikanische Republik, Equador, Haiti, Japan, Mexiko, Nicaragua, Paraquay, Peru, Salvator, Siam, Tunis, Uruquay, USA.

[2]) Uebers. über die intern. Verbände etc., S. 18/19.

Sitz in Brüssel ist und die mit der Organisation der Tagungen sowie mit der Erledigung der laufenden Geschäfte durch ein aus ihrer Mitte gewähltes Direktionskomitee beschäftigt ist, und der Hauptversammlung. Diese tagt jetzt alle 5 Jahre; die erste Sitzung war 1922 in Rom, die zweite 1925 in London. Der Kongreß hat 5 Abteilungen, denen verschiedene Fragen zugewiesen sind. Die erste Abteilung hat sich mit den Fragen über Gleise und Gleisarbeiten zu befassen, die zweite mit den Fragen betreffend Zugförderung und Betriebsmaterial, die dritte mit den Fragen über den Betrieb, die vierte mit allgemeinen Fragen und die fünfte Abteilung mit Fragen über Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung.

§ 17.

Die Sitzung der Vereinigung in London 1925.

Um sich eine Vorstellung zu machen von dem Umfang und der Art der Fragen, die innerhalb der internationalen Eisenbahnkongreßvereinigung erörtert werden, es ist interessant die Tagesordnung einer der Sitzungen der Vereinigung zu betrachten. In dieser Arbeit wurde hierfür die zweite Sitzung der Vereinigung zu London im Jahre 1925 gewählt, da sie ein besonders anschauliches Bild über den großen Umfang der zur Besprechung gelangenden Fragen bietet.

Die Abteilung „Bauwesen" erörterte zunächst die Frage des Gleisunterhalts und des Gleisumbaus[1]); die Besprechung erstreckte sich bis auf die Einzelheiten. Regie, Stücklohn, Prämien, Pacht, mechanische Arbeit und was sonst noch dabei eine Rolle spielt wurde durchgegangen, die verschiedenen Methoden erklärt und vom technischen und wirtschaftlichen Standpunkt aus miteinander verglichen. Dann gelangte die Frage des Planübergangs, die Beseitigung der Bewachung der Planübergänge und im Zusammenhang damit die Erfordernisse für die Sichtbarkeit der Züge, die Anbringung von Warnungstafeln, Meldesignalen etc. zur Besprechung. Ferner wurden die Ursachen des Schienenbruchs untersucht und nach Mitteln zur Verminderung der Schienenbrüche sowohl vom Gesichtspunkt der Verwendungsart als auch der Abnahmebedingungen aus geforscht. Schließlich befaßte sich

[1]) Zeitschr. des intern. Eisenbahnverbands, 1. Jahrg., Nr. 9, Juli 1925.

die Abteilung noch mit der Frage der wirtschaftlichsten und wirksamsten Anordnung der Schienenbindungen sowie mit der Frage der Einrichtung und Organisation der Verschiebebahnhöfe und der Güterzugbildung.

Die Abteilung „Zugförderung und Material" befaßte sich mit der Ausgabenersparnis bei der Zugförderung. Man besprach die Wahl des Heizstoffes, ob die Heizung mit Kohlen, Kohlenmischung, Torf, Flüssigkeiten oder zerstäubten Heizstoffen oder mit einer Mischung von festen und flüssigen Heizstoffen am zweckmäßigsten sei, welche Verbrennungsapparate für feste, flüssige und zerstaubte Heizungsstoffe am praktischsten seien, sowie die mechanische Heizung und die rauchfreie Verbrennung. Dann wandte sich die Abteilung der Frage der Schmierung der Achsen des Rollmaterials, der Lagerschalen, Rollen- und Kugellager zu. Nach einigen Besprechungen über die elektrischen Lokomotiven beschäftigte sich die Abteilung schließlich mit der Frage der Lokomotivschuppen. Die diesbezüglichen Fragen betreffend die Anordnung der Lokomotivschuppen, die Einrichtungen für die Lokomotivuntersuchung, für das Auswaschen der Kessel und das Ausblasen der Röhren, für das Anfeuern der Lokomotiven und den Abzug des Rauchs, für das Beladen und Mischen der Heizstoffe und das Beladen der Schlacken sowie für die Rückgewinnung von Kohle und Koks aus den Heizstoffrückständen.

Die Abteilung „Betrieb" besprach das „Dispatching-System", ferner die allgemeine Organisation des Vorortdiensts auf den besonders eingerichteten und den gewöhnlichen Linien (Einrichtung der Bahnhöfe und Bahnlinien, Signalisierung, Rollmaterial, Fahrpläne etc.) sowie die Signalisierungsgrundsätze für Strecken mit schnellem Verkehr und für große Bahnhöfe, die Form der Tages- und Nachtsignale, die Leuchtsignale und die automatischen Blocks.

Die Abteilung für die allgemeinen Angelegenheiten beschäftigte sich mit der Frage des 8-Stundentags im Eisenbahnbetrieb, mit der Statistik besonders vom Gesichtspunkt der Betriebsökonomie aus sowie mit der Teilung der Unkosten der Gemeinschaftsbahnhöfe und -Linien.

Die Abteilung „Klein- und Kolonialbahnen" besprach die Einrichtung von Kleinbahnen oder Bahnen zur Erforschung der neuen Länder und zwar die Linienführung, Normalspur, Schmalspur etc., ferner die Konzession von Kleinbahnen und

die Beziehungen zwischen den Konzessionaren der Kleinbahnen und der konzedierenden Behörde sowie die Zugförderungen der Kleinbahnen.

Wie bereits in § 16 erwähnt, wurden in allen diesen Fragen, die die verschiedenen Abteilungen behandelten, keine bindenden Beschlüsse gefaßt; die Betrachtungen sollen nur wissenschaftlichen Zwecken dienen.

2. Kapitel

Der Völkerbund.

§ 18.

Der Friedensvertrag von Versailles.

Der Weltkrieg hat die Entwicklung des internationalen Verkehrswesens um vieles zurückgeworfen. Die Eisenbahnen der kriegführenden Staaten hatten durch die Ueberbeanspruchung ihres Materials während des Kriegs schweren Schaden erlitten und die internationalen Eisenbahnvereinbarungen waren durch den Krieg gebrochen und zunichte gemacht worden.

Der Friedensvertrag zu Versailles, der dem Völkerringen ein Ende bereitete, brachte Deutschland, das vermöge seiner geographischen Lage im Herzen Europas eines der wichtigsten Länder für den internationalen Verkehr ist, schwere Fesseln, die es nach der langen Kriegsdauer und der dadurch hervorgerufenen erhöhten Belastung doppelt empfinden mußte; schon der Waffenstillstandsvertrag vom 11. XI. 1918 hatte Deutschland eine große Belastung seines Eisenbahnwesens gebracht, — 5000 Lokomotiven und 150 000 Eisenbahnwagen waren an den Gegner abzuliefern. Es zeigte sich aber bald, daß die feindlichen Staaten Deutschland im internationalen Verkehr nicht ausschalten und auf seine Mitarbeit nicht verzichten konnten; gerade auf dem Gebiete des Verkehrs erlangte Deutschland zu allererst wieder die Gleichberechtigung mit den anderen Staaten. Wenn so auch die Bestimmungen des Versailler Vertrags über das Verkehrswesen sich nicht in ihrer ganzen Schwere auswirkten, so müssen sie doch an dieser Stelle angeführt werden; sie zeigen deutlich die Kurzsichtigkeit der alliierten und assoziierten Mächte, die glaubten, Deutschland auch auf diesem Ge-

biete ausschalten und ohne seine Mitwirkung an die Lösung der internationalen Eisenbahnfragen herangehen zu können.

Der Versailler Vertrag befaßt sich in Art. 365 bis 375 mit den Eisenbahnen. Von Art. 365 bis 369 sind Bestimmungen über internationale Beförderung aufgeführt. Die Signatarstaaten fürchteten die Repressalienpolitik Deutschlands und bauten vor. Güter aus den Gebieten oder für die Gebiete der A. A. Mächte genießen bei Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr hinsichtlich der Eisenbahntarife in jeder Hinsicht die günstigste Behandlung, die einem deutschen Gut zuteil wird; sie haben auch Anspruch auf etwaige Ausnahmetarife. Dies war für Deutschland eine schwere Bedingung, denn eine Tarifpolitik wurde Deutschland dadurch fast unmöglich gemacht.

Weiter war bestimmt, daß das I. Ue. und seine Zusatzbestimmungen mit Friedensschluß wieder in Kraft treten. Sollte ein neues Uebereinkommen ausgearbeitet werden, so ist dasselbe für Deutschland ohne weiteres verbindlich, auch wenn es sich weigert an der Ausarbeitung mitzuwirken oder dem Uebereinkommen beizutreten. Deutschland muß die Züge und Wagen aus dem Gebiete der A. A. Mächte übernehmen und mit der Fahrgeschwindigkeit der besten Wagen und Lokomotiven weiterleiten. An der Errichtung eines direkten Fahrscheinverkehrs und an der Beförderung durchgehender Züge hat sich Deutschland im Rahmen der günstigsten Bedingungen seines eigenen Verkehrs zu beteiligen.

Sodann sind in Art. 370 Bestimmungen über das rollende Material aufgeführt. Deutschland hat seine Güterwagen so einzurichten, daß durchgehende Bremsen, die die A. A. Mächte innerhalb der nächsten 10 Jahre in ihre Wagen, die am deutschen Durchgangsverkehr teilnehmen, einbauen, in ihrer Wirkung nicht behindert werden. Auch die Auswandererzüge waren in einer Bestimmung bedacht. Sie sollten ungehindert durch Deutschland gehen nach den A. A. Ländern und von diesen; keinerlei Erschwerungen für die Siegerstaaten und ihre Angehörigen dürfen hier Platz greifen.

Dann folgt eine Bestimmung über die Abtretung von Eisenbahnlinien in Art. 371 sowie einige Bestimmungen über einzelne Eisenbahnlinien. Die Eisenbahnen mußten mit den Gebieten abgetreten werden; die Eisenbahnanlagen und Einrichtungen mußten dabei vollständig und in gutem Zustand sein. Es muß ein Wagenpark übergeben werden, vollständig

nach der letzten Aufnahme vom 11. XI. 1918; hatte eine abgetretetene Strecke keinen eigenen Wagenpark, so wird er durch einen Sachverständigenausschuß, der von den A. A. Mächten eingerichtet wird, bestimmt.

Der Art. 379 des Versailler Vertrags enthält gewissermaßen eine Blankoklausel. Deutschland verpflichtet sich schon jetzt, jedem allgemeinen Abkommen über die internationale Regelung des Durchgangsverkehrs, der Schiffahrtswege, der Häfen und Eisenbahnen beizutreten, das zwischen den A. A. Mächten mit Zustimmung des Völkerbunds binnen 5 Jahren nach Inkrafttreten des Versailler Vertrags abgeschlossen wird.

Es wurde schon vorstehend erwähnt, daß diese Bedingungen sich nicht in ihrer ganzen Schwere auswirken konnten; gerade beim Zustandekommen internationaler Abkommen war Deutschland hervorragend beteiligt und hat einen großen Anteil an der Weiterentwicklung des internationalen Eisenbahnrechts.

§ 19.

Die Aufgaben und die Organisation des Völkerbunds.

Im ersten Teil des Versailler Vertrags sind die Satzungen des Völkerbunds niedergelegt, dessen Gründung die Pariser Friedenskonferenz in ihrer Sitzung vom 28. I. 1919 beschlossen hatte. In Wahrheit ist der Völkerbund kein Bund der Völker, sondern nur ein Bund der Staaten oder noch genauer der Staatsregierungen[1]).

In erster Linie sollte der Völkerbund politischen Zwecken und zur Verhütung von Kriegen dienen, doch trat im Laufe seines Bestehens seine Tätigkeit als Wirtschafts- und Kulturgemeinschaft besonders in den Vordergrund[2]).

In der Durchführung seiner Arbeiten wird der Völkerbund von verschiedenen Organisationen, ständigen und nicht ständigen Ausschüssen, Kommissionen und Komitees unterstützt. Die Kommissionen haben den politischen Organen des Bunds alle Gutachten und Uebereinkünfte zu geben und

[1]) Dr. Chr. Meurer, Die Grundlagen des Versailler Vertrags und der Völkerbund, Würzburg 1920, S. 108.

[2]) Strupp, Grundzüge des positiven Völkerrechts, Bonn 1928, S. 192.

alle Berichte zu erstatten, um die sie in den ihrer Zuständigkeit unterliegenden Angelegenheiten ersucht werden[1]). Eine besondere Gruppe der Organisationen bilden die technischen Organisationen, deren Zahl sich infolge des großen Arbeitsgebiets ständig vermehrt hat; zu ihnen gehört die Organisation für Verkehr und Transit, die uns im folgenden beschäftigen wird.

§ 20.
Der beratende und technische Fachausschuß für Verkehr und Transit.

In Anbetracht des Umfangs der in der Friedenskonferenz von 1919 zu treffenden Entscheidungen hielten es die A. A. Mächte für zweckmäßig die Behandlung der technischen Fragen Fachleuten der einzelnen Gebiete anzuvertrauen[2]). Es wurde ein Ausschuß für das internationale Regime der Häfen, Wasserstraßen und Eisenbahnen gebildet, dessen Tätigkeit nur eine vorbereitende sein sollte. Er stellte die ersten Entwürfe für die Uebereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs, die Schiffahrtsstraßen und die Häfen auf; einige Auszüge daraus wurden in die Friedensverträge aufgenommen. Der Ausschuß wurde dann erweitert und ein „Ausschuß für die Untersuchung der Freiheit des Verkehrswesens und der Durchfuhr" gebildet. Dieser hielt die Gründung eines Dauerorgans für die Ausarbeitung der Uebereinkommen innerhalb des inzwischen gegründeten Völkerbundes für notwendig und bereitete die Einsetzung dieses Organs vor. Der Konferenz für Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr in Barcelona[3]) blieb es vorbehalten den beratenden Fachausschuß für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr endgültig einzusetzen.

Seine Aufgabe ist es, das internationale Transportrecht zu verbessern und weiter zu entwickeln. Er steht dabei dem Völkerbund nur beratend zur Seite und zwar in jeder auf die Freiheit der Durchfuhr, des Verkehrs etc. bezüglichen Frage; auch zur Schlichtung gewisser Streitigkeiten ist er berufen sowie zur Vorbereitung der Versammlungen.

---

[1]) Die Tätigkeit des Völkerbunds im März 1922 (Ergänzungsblatt, S. 5).

[2]) Zeitschr. des intern. Eisenbahnverbands, 4. Jahrg. Nr. 7, Juli 1928, S. 241 ff.

[3]) Siehe S. 99 ff.

Der Ausschuß ist eine ständige Einrichtung und tagte bisher ein- bis zweimal jährlich am Sitz des Völkerbunds in Genf. Was die Eisenbahnfragen anbelangt, so erstreckten sich dabei seine Beratungen auf die Prüfung allgemeiner Fragen und die Prüfung der Konferenzbeschlüsse. Er befaßte sich u. a. mit dem Studium des Entwurfs zu einer allgemeinen Konvention über die internationale Ordnung im Eisenbahnverkehr, die der Völkerbund nach Art. 379 des Versailler Vertrags und entsprechend dem Wunsch der Konferenz von Barcelona[1]) binnen einem Jahr auszuarbeiten hatte, mit dem Schlafwagenverkehr, der Einführung der Sommerzeit, der Einführung besonderer Transitkarten für Auswanderer und Ausweispapiere für Heimatlose, mit dem Versand von Zeitungen und Zeitschriften als Eisenbahnpakete sowie mit der Frage der kombinierten Transporte.

Um sein Arbeitsgebiet weiter zu spezialisieren und die Arbeit auf den einzelnen Gebieten dadurch fruchtbarer zu gestalten, setzte der Ausschuß zahlreiche Unterkommissionen ein, von denen sich eine nur mit den Eisenbahnen beschäftigt. Die Ergebnisse der Untersuchungen der Unterkommissionen wurden auf den Tagungen des Ausschusses behandelt. Zu den wichtigsten der von der Eisenbahnunterkommission behandelten Fragen gehören die Beratungen über die Erleichterung der Beförderung von Blinden und ihrer Führer sowie die Gewährung von besonderen Erleichterungen für die Reisen der Studenten, die Prüfung von Fragen über Paßregime, Prüfung der Pässe in den internationalen Eisenbahnzügen und die Frage über die Aufstellung von Eisenbahnstatistiken.

Den Unterkommissionen steht ein besonderes Sachverständigenkomitee zur Seite. Es bearbeitete vor allem die Frage der kombinierten Transporte. Die Einführung eines durchgehenden Beförderungsscheins erschien dem Komitee bei diesen Transporten zweckmäßig[2]).

Es sind fünf Kombinationen zu unterscheiden:

1. Eisenbahn und Binnenschiffahrt,
2. Eisenbahn und Seeschiffahrt,

---

[1]) Siehe S. 99 ff.

[2]) Zeitschr. des intern. Eisenbahnverbandes III. Jahrg. Nr. 1, Januar 1927, S. 7/8.

3. Eisenbahn und Kraftwagen,
4. Eisenbahn und Luftschiffahrt,
5. Seeschiffahrt und Binnen- oder Luftschiffahrt.

Das Sachverständigenkomitee der Unterkommission für Eisenbahntransporte befaßte sich ferner mit der Prüfung der Vereinheitlichung der Warenbenennungen behufs Einsetzung internationaler Tarife für Eisenbahntransporte. Es wurde der Wunsch geäußert, daß die bereits vor dem Krieg zwischen einigen Eisenbahnnetzen bestehenden Verpflichtungen aufrecht erhalten bleiben und wenn nötig den bestehenden Verhältnissen angepaßt werden sollten[1]).

§ 21.

Die allgemeinen Konferenzen für Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr.

Die Grundlage für die allgemeinen Konferenzen für Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr bildet der Art. 23e der Völkerbundssatzung, dessen Inhalt lautet:

„Unter Vorbehalt der Bestimmungen der schon bestehenden oder künftig abzuschließenden internationalen Uebereinkommen und im Einklang mit diesen Bestimmungen übernehmen die Bundesmitglieder folgendes: e) Sie werden die nötigen Anordnungen treffen, um die Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr sowie die gerechte Regelung des Handels aller Bundesmitglieder zu gewährleisten und aufrecht zu erhalten."

Der Völkerbundsrat glaubte dieses Ziel durch die fallweise Einberufung allgemeiner Konferenzen für die Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr erreichen zu können[2]). Diese sollten die Bestimmungen des Art. 23e der Völkerbundssatzung durchführen und gleichzeitig die in den Artikeln 336, 338, 342, 376 und 379 des Versailler Vertrags vorgesehenen Uebereinkommen über die internationale Regelung des Durchgangsverkehrs der Eisenbahnen, der Seehäfen und Binnengewässer entwerfen.

Die erste dieser Konferenzen war 1921 in Barcelona, der zwei weitere in Genf 1923 und 1927 folgten. Ihr Verlauf ist im III. Hauptstück „Konferenzen" dieses Teils behandelt.

[1]) Die Tätigkeit des Völkerbunds im Juli 1925, Bd. V, Nr. 7.
[2]) Uebersicht über die intern. Verbände etc., S. 8.

3. Kapitel

Der Verband der den internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Personen- und Gepäckverkehr beigetretenen Staaten.

I. Titel

Die Entwicklung seit der Beendigung des Weltkriegs und die Organe des Verbands zur Ausführung und Weiterbildung der Berner Uebereinkommen.

§ 22.

Das Wiederaufleben des Berner Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890.

Wie bereits im vorigen Kapitel erwähnt, bestimmten die Friedensverträge, daß das I. Ue. wieder in Kraft treten solle; innerhalb 5 Jahren nach erfolgter Ratifikation sollte ein neues Uebereinkommen für den Güterverkehr und auch ein Uebereinkommen für den Personen- und Gepäckverkehr aufgestellt werden.

So lebte das Berner Uebereinkommen mit Wiederaufnahme der völkerrechtlichen Beziehungen allmählich nach Ueberwindung zahlreicher Schwierigkeiten, die insbesondere durch die Kursschwankungen in den Ländern verursacht wurden und denen ein Zusatzübereinkommen mit beschränkter Geltungsdauer Rechnung trug, von neuem auf. Zuerst wurde es nur als Vertragsrecht, bald aber wieder als Staatsvertrag von den bisherigen Teilnehmern sowie von den durch den Krieg neu entstandenen Staaten angenommen[1]); zu Beginn des Jahres 1925 galt es wieder auf dem Gebiet von 18 Staaten[2]).

Die dem I. Ue. beigetretenen Staaten bildeten einen Verband zur weiteren Ausgestaltung des internationalen Eisenbahnfrachtrechts; nach Schaffung des Uebereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr erstreckte sich der

[1]) Uebersicht über die intern. Verbände etc., S. 15.

[2]) Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Norwegen, Niederlande, Oesterreich, Polen, Rumänien, Saargebiet, Serbien, Kroatien und Slowenien, Schweden, Schweiz, Tschecho-Slowakei und Ungarn.

Verband auch auf dieses. Die Bestimmungen sind für die Beteiligten „ius cogens" und dürfen nur ergänzt, nicht abgeändert werden.

§ 23.

Das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung in Bern.

Das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung in Bern ist die geschäftsführende Stelle des Verbandes; die Geschäftsführung des Zentralamts liegt in den Händen des schweizerischen Bundesrats[1]). Das Zentralamt registriert die Mitglieder des Verbandes der dem Berner Uebereinkommen beigetretenen Staaten und hält die diesbezügliche Liste stets auf dem Laufenden. Die Mitteilungen, die die vertragsschließenden Staaten und die beteiligten Eisenbahnen zu machen haben, gelangen an das Zentralamt in Bern und werden von ihm an die übrigen Staaten und Eisenbahnen weiter geleitet. Die wichtigen Nachrichten werden gesammelt, zusammengestellt und veröffentlicht. Das Zentralamt hat auch eine schiedsrichterliche Tätigkeit, doch trifft es nur auf Verlangen der Parteien Entscheidungen. Es erleichtert ferner die durch den internationalen Verkehr bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den beteiligten Eisenbahnen sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen und fördert so die Sicherheit der gegenseitigen Beziehungen. Schließlich übernimmt das Zentralamt noch die Behandlung der Vorschläge zur Aenderung des internationalen Uebereinkommens; es hat die Möglichkeit, zu diesem Zwecke nötig erscheinende Konferenzen einzuberufen.

§ 24.

Die Revisionskonferenzen.

Die infolge des Kriegs veränderten Verhältnisse und die in den Friedensverträgen vorgesehene Schaffung neuer Uebereinkommen waren der Anlaß zum Zusammentritt einer 3. Revisionskonferenz[2]); diese fand im Mai 1923 statt und vereinigte fast sämtliche europäische Länder mit Ausnahme von Großbritannien, Rußland und der Türkei. Es wurden Entwürfe für die neuen internationalen Uebereinkommen

[1]) Uebersicht über die intern. Verbände etc., S. 16.

[2]) Die beiden ersten Revisionskonferenzen siehe II. Teil, § 13.

über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Personen- und Gepäckverkehr, die die einheitliche gesetzliche Grundlage für den direkten internationalen Verkehr auf diesen beiden Gebieten in fast ganz Europa darstellen sollten, festgelegt. In manchen Punkten wurden dabei die bestehenden Verhältnisse neu geordnet, in anderen vertieft und weiter ausgebaut, doch hielt man sich im allgemeinen an die Richtlinien des bisherigen Uebereinkommens[1]). Die beiden Entwürfe wurden am 23. X. 1924 unterzeichnet und auf einer besonderen diplomatischen Konferenz der beteiligten Regierungen am 18. X. 1927 in Bern wurde als Tag des Inkrafttretens der beiden neuen Berner internationalen Uebereinkommen der 1. X. 1928 festgesetzt. Für Deutschland erlangte das I. Ue. G. durch Reichsgesetz vom 30. V. 1925 Geltung (RGBl. 1925, Teil II, S. 183 ff.).

§ 25.
Die fachmännische Kommission.

Die fachmännische Kommission wurde durch das Berner Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr neu eingeführt, um die Vorschriften über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände weiter auszubauen[2]). Eine eigene Satzung regelt die Tätigkeit der Kommission. Deutschland, Italien und Frankreich sind in ihr ständig vertreten, doch können die übrigen Vertragsstaaten den Sitzungen beiwohnen. Die Beschlüsse der Kommission werden an das Berner Zentralamt weiter geleitet und von diesem den Regierungen der Vertragsstaaten mitgeteilt; wenn nicht innerhalb zweier Monate vom Tage der Mitteilung an mindestens zwei Regierungen widersprochen haben, gelten die Beschlüsse als angenommen.

Die fachmännische Kommission stellt eine wichtige Neuerung dar; durch sie ist es möglich, die Bestimmungen entsprechend den in jüngster Zeit gesammelten Erfahrungen auf dem Laufenden zu halten, ohne daß eine umständliche Revisionskonferenz einberufen werden muß[3]). Die Kommission tagte schon dreimal vor dem Inkrafttreten des neuen Berner Uebereinkommens. Hierfür fehlte ihr eigentlich von

[1]) Uebers. über die intern. Verbände etc., S. 15.

[2]) Ebenda, S. 16.

[3]) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 44, 67. Jahrgang, 1927, S. 1202.

Anfang an die rechtliche Grundlage, da ihre Arbeiten auf Grund des Art. 60 § 2 des neuen Berner Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr durchgeführt werden und das Uebereinkommen damals noch keine Gültigkeit hatte, aber die beteiligten Staaten gaben der Kommission eine Basis für ihr Wirken; sie beschlossen den genannten Art. 60 § 2 mit Gültigkeit vom 19. X. 1927 sofort in Kraft treten zu lassen. Auf diese Art konnten die Beschlüsse der Kommission gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des neuen Berner Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr wirksam werden, was sich äußerst vorteilhaft auswirkte.

II. Titel

Die beiden neuen, am 1. Oktober 1928 in Kraft getretenen Berner internationalen Uebereinkommen.

§ 26.

Das neue Berner Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ue. G.).

In dem neuen Uebereinkommen wurden alle Grundsätze des bisherigen Uebereinkommens beibehalten, doch wurde es in seiner ganzen Art so vollständig umgestaltet, daß man es eigentlich als neues Uebereinkommen bezeichnen kann. Das neue Uebereinkommen enthält zugleich auch die Ausführungs- und Zusatzbestimmungen und ist vollständig neu geordnet, so daß die Anwendung des Uebereinkommens bedeutend erleichtert ist. Durch das neue Uebereinkommen weitet sich der Rahmen[1]), innerhalb dessen ein einheitliches internationales Verkehrsrecht gilt, hinsichtlich der Zahl der Vertragsstaaten[2]) um ein Beträchtliches gegenüber dem Geltungsbereich von 1890. Das neue Uebereinkommen ist den Anforderungen des modernen Verkehrslebens weitgehendst angepaßt. Der Text ist dem diplomatischen Brauch entsprechend französisch, doch ist ein deutscher Text beigefügt wor-

[1]) Zeitschrift für den intern. Eisenbahntransport, 36. Jahrgang, 1928 Nr. 9, S. 325.

[2]) 1928 hatte der Verband als Mitglieder folgende Staaten: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutsches Reich, Saargebiet, Frankreich, Italien, Jugoslawien, Liechtenstein, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Oesterreich, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Tschecho-Slowakei, Ungarn, Danzig, Spanien, Estland, Finnland, Lettland, später noch Griechenland, Litauen und Portugal.

den (Titel IV, Art. 63). Das neue Berner Uebereinkommen umfaßt vier Titel.

Im I. Titel ist der Gegenstand und der Geltungsbereich des Uebereinkommens behandelt[1]). Jede dem Uebereinkommen unterliegende Sendung wird nunmehr auf Grund eines einzigen Frachtvertrags für den Absender wie für den Empfänger aufgegeben und ist es belanglos, wieviele Grenzen bei dem Transport überschritten werden (Art. 1). Die an der Beförderung beteiligten Bahnen sind als ein einziger Transportunternehmer zu betrachten. Wie bei allen gegenseitigen Verträgen, so ist es auch das Wesen des einheitlichen Frachtvertrags, daß sich für die beiden Vertragskontrahenten — hier Absender und Bahn — wechselseitig Rechte und Pflichten ergeben; diese sind im Uebereinkommen geregelt; sofern keine Bestimmungen in diesem getroffen sind, finden die Gesetze und Reglemente für den inneren Verkehr jedes Staates Anwendung (Titel IV, Art. 53). Die besonderen Vereinbarungen der Eisenbahnvereine oder -Verbände behalten ihre Geltung, solange sie dem neuen Uebereinkommen nicht widersprechen. Das internationale Uebereinkommen findet nach Art. 1, § 2 I. Ue. G. keine Anwendung auf Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsstationen im Gebiete desselben Staates liegen und das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren. Das Uebereinkommen, welches sich eigentlich nur auf Eisenbahntransporte beziehen sollte, wurde im Interesse des allgemeinen Verkehrs auch auf Schiffahrts- und Kraftwagenlinien ausgedehnt, sofern diese an eine dem Uebereinkommen unterstellte Eisenbahn angeschlossen sind (Art. 2). Das bedeutet eine wichtige Neuerung und einen wesentlichen Fortschritt, da oft für gewisse Strecken die Beförderung zu Wasser oder auf der Landstraße aus Gründen der Billigkeit oder der Abkürzung zweckentsprechender erscheint und es ein schweres Hindernis sein würde, wenn Sendungen, die auf Grund des I. Ue. G. befördert werden, Strecken berühren müssen, die diesem Uebereinkommen nicht unterstellt sind. Um diese Ausdehnung des Geltungsbereiches des Uebereinkommens auf die Schiffahrtsgesellschaften zu verwirklichen, waren natürlich manche Schwierigkeiten zu überwinden, da z. B. Bestimmungen dieser Gesellschaften über die Haftung in allen Ländern von

[1]) Zeitschr. des intern. Eisenbahnverbandes, II. Jahrg., Nr. 3, März 1926, S. 66 ff.

denen der Eisenbahnen abweichen. Man konnte die Haftungsbestimmungen für die Beförderung zu Wasser oder per Bahn natürlich nicht verschiedenartig gestalten und mußte daher den Kraftwagen- und Schiffahrtslinien, die dem Uebereinkommen beitreten, alle Pflichten, die den Eisenbahnen übertragen sind, auferlegen vorbehaltlich der sich aus der Verschiedenartigkeit der Beförderungsart ergebenden Abweichungen. Diese Abweichungen müssen veröffentlicht werden. (Vgl. Art. 2, § 2 I. Ue. G.). Diese Regelung erscheint für die betroffenen Gesellschaften hart, aber sie war im Interesse der Allgemeinheit und im Interesse des Uebereinkommens nötig. Für die Eisenbahnen besteht der Beförderungszwang, wenn die Sendung auf Grund eines ordnungsgemäß ausgefüllten Frachtbriefs aufgegeben ist — es sei denn, daß höhere Gewalt vorliegt, d. h. wenn die Beförderung laut Art. 5, § 1 I. Ue. G. nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahnen nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochten —, doch sind aus Gründen der Sicherheit oder Zweckmäßigkeit einige im Uebereinkommen genau bestimmte Gegenstände von der Beförderung ausgeschlossen; auch solche Gegenstände, die selbst nur in einem der an der Beförderung beteiligten Staaten dem Postzwang unterliegen, dürfen von den Eisenbahnen nicht befördert werden (Art. 3, Ziff. 1). Eine weitere Einschränkung des Beförderungszwangs ist, daß gewisse Gegenstände nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen werden (Art. 4). Diese im Uebereinkommen aufgezählten Gegenstände werden nur befördert, wenn sie gewisse Bedingungen erfüllen. Es handelt sich hier vor allem um Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung nach dem Ermessen der Versandbahn besondere Schwierigkeiten bereitet mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel (Art. 4, § 1, Ziff. 5), dann um Leichentransporte (Art. 4, § 1, Ziff. 2) und — eine bedeutsame Neuerung — um lebende Tiere (Art. 4, § 1, Ziff. 4). Die Vertragsstaaten können dabei in ihrem gegenseitigen Verkehr leichtere Bestimmungen für diese nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände vereinbaren, erschweren dürfen sie diese Bestimmungen nicht (Art. 4, § 2).

Im II. Titel des Uebereinkommens ist der Frachtverkehr geregelt. Die Ausführung des Frachtvertrags und die damit verbundenen Bedingungen haben in dem einheitlichen internationalen Frachtbrief ihre Grundlage. Als Beleg für den

Absender gilt das Frachtbriefduplikat (vgl. Art. 8, § 5). Das Frachtbriefformular wurde in seiner Art eingehend verbessert und enthält den Vordruck aller wesentlichen vom Absender zu machenden Angaben in übersichtlicher Reihenfolge. Die Frachtbriefformulare sollen in der amtlichen Sprache des Landes der Versandstation gedruckt werden und daneben eine deutsche, französische oder italienische Uebersetzung enthalten (Art. 6, §2 I). Bei den in dem Frachtbrief zu machenden Angaben ist zu unterscheiden zwischen den obligatorischen Angaben wie Ort und Tag der Ausstellung, Bezeichnung der Versand- und Empfangsbahn sowie der Bestimmungsstation, Namen und Wohnort des Empfängers, die Bezeichnung der Sendung etc. und den freigestellten Angaben, wie die anzuwendenden Tarife, Wegevorschriften, Bahnlagern etc. (Art. 6, § 6). Neu ist, daß die Eisenbahnen bei Annahme eines Guts, das offensichtliche Spuren von Beschädigungen aufweist, verlangen können, daß der Zustand des Guts im Frachtbrief besonders vermerkt wird (Art. 12, § 1). Der Absender haftet aber auch für äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung, die im Frachtbrief nicht anerkannt sind, wenn das Vorhandensein dieser Mängel von der Eisenbahn nachgewiesen wird (Art. 12, § 4 II); bei den anerkannten und nicht anerkannten Verpackungsmängeln besteht also nur der Unterschied in der Beweislast, die bei Fehlen des Anerkenntnisses die Eisenbahn trägt. Die Frachtkosten (Art. 9 § 3) und Lieferfristen (vgl. Art. 9, § 3 g 1) sollen im Prinzip nach dem vom Absender vorgeschriebenen Leitungsweg berechnet werden, im übrigen hat die Eisenbahn den für den Absender vorteilhaftesten Weg zu wählen (Art. 9, § 3 b) — dies ist eine wichtige Neuerung des Uebereinkommens —, verantwortlich ist sie in diesen Fällen jedoch nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit. Es ist klar, daß die Angaben im Frachtbrief von großer Wichtigkeit sind und sie daher richtig erfolgen müssen. Besonders die Bezeichnung des Guts muß aus Gründen der Betriebssicherheit der Wirklichkeit entsprechend erfolgen; in einer Anlage zum Uebereinkommen findet sich daher zur Erleichterung für den Absender eine Güterklassifikation. Die Bahn hat das Recht, in Anwesenheit des Absenders oder bei seiner Abwesenheit in Gegenwart zweier Zeugen, die nicht der Eisenbahn angehören dürfen, sich von der Uebereinstimmung der Sendung mit den Angaben im Frachtbrief zu überzeugen (Art. 7, § 2).

Stimmt beides nicht überein, so haften die durch die Feststellung verursachten Kosten auf dem Gut; die ungenaue Angabe zieht außerdem Nachzahlung des Frachtunterschieds, eventl. Haftung für den Schaden, Frachtzuschlag zur Strafe sowie strafrechtliche Verfolgung nach sich (Art. 7, § 5). Die Strafen sind je nach der Art der unrichtigen Angaben festgelegt. Tarifermäßigungen sind nur erlaubt, wenn sie gehörig veröffentlicht und allen gleich zugänglich gemacht werden; Sonderübereinkommen, wodurch einzelnen Absendern solche Ermäßigungen zugebilligt werden, sind verboten und nichtig (Art. 10). Für die Lieferfristen sind genaue Maximalfristen, die nicht überschritten werden dürfen, festgelegt und zwar für Eil- und Frachtgut (Art. 11, § 1). Den vertragschließenden Staaten wurde aber das Recht zugestanden im gegenseitigen Verkehr Zuschlagsfristen festzulegen im Falle ungewöhnlicher Verkehrszunahme oder Betriebsschwierigkeiten, sowie bei Beförderung mit einem anderen Transportmittel als der Eisenbahn (Art. 11, § 3). Was die Abfertigung durch die Zoll- und Polizeibehörden anbelangt, so hat der Absender dem Frachtbrief die erforderlichen Begleitpapiere beizugeben (Art. 13, § 1); für ein Fehlen oder eine Unrichtigkeit derselben übernimmt er die Haftung (Art. 13, § 2 II). Das neue Uebereinkommen umschrieb die Rechte und Pflichten des Empfängers und der Eisenbahnen bei der Verzollung am Bestimmungsort genauer wie das Uebereinkommen von 1890. Der Empfänger hat das Recht der Zollbehandlung auf der Bestimmungsstation. Nimmt er diese innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht vor, so kann die Eisenbahn die Verzollung selbst vornehmen, sie muß es aber nicht mehr, wie es in den früheren Uebereinkommen der Fall war (Art. 15, § 2 II). Alsdann ist die Ablieferung der Sendung nach ihrer Ankunft geregelt und im Gegensatz zu dem früheren Uebereinkommen genau bestimmt, daß, wenn das Gut innerhalb der im Uebereinkommen vorgesehenen Frist — 30 Tage nach Ablauf der berechneten Lieferfrist (Art. 30, § 1) — nicht angekommen ist, es als verloren anzusehen ist und der Empfänger seine sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Rechte gegenüber der Eisenbahn geltend machen kann (Art. 16, § 3). Die Zahlung der Fracht kann der Absender ganz oder teilweise übernehmen; dies muß im Frachtbrief bemerkt sein; die nicht übernommenen Frachtgelder gelten als für den Empfänger überwiesen (Art. 17, § 1) und sind durch das

Pfandrecht, das der Eisenbahn zusteht, garantiert. Bei Sendungen, die den Wert der Fracht nicht decken oder schnell verderben, kann die Eisenbahn Vorauszahlung verlangen (Art. 17, § 2). Auch für den Fall der unrichtigen Anwendung von Tarifen sind Bestimmungen vorgesehen derart, daß von seiten der Bahn eine Rückzahlungspflicht und von seiten des Absenders bezw. Empfängers eine Nachzahlungspflicht besteht (Art. 18). Eine Neuerung bedeutet die 6prozentige Verzinsung der auf einem Frachtbrief gemäß Art. 18 I. Uc. G. geschuldeten Summen (Art. 18, § 4). Ein weiterer großer Vorteil des neuen Uebereinkommens ist ferner die Möglichkeit der Nachnahmesendung (Art. 19), bei der auch eine 6proz. Verzinsung vorgesehen ist, wenn die Nachnahmegebühr drei Monate nach der Einzahlung von seiten des Empfängers von der Eisenbahn noch nicht zur Verfügung gestellt wurde (Art. 19, § 2). Der Frachtvertrag kann bis zur Aushändigung des Guts nachträglich abgeändert werden; der Absender kann die Sendung — aber nur die ganze Sendung, nie einen Teil — an der Versandstation zurücknehmen, sie unterwegs anhalten, sie an einen anderen Ort versenden, ihre Rücksendung verlangen etc., doch muß er das Frachtbriefduplikat vorbringen und seine nachträgliche Verfügung schriftlich und eigenhändig unterzeichnet einreichen (Art. 21, §§ 1, 2). Auch bezüglich der Nachnahmegebühren kann er nachträgliche Verfügungen treffen, ohne daß die Eisenbahn hierfür Gewähr übernimmt. Die Eisenbahn darf die Ausführung verweigern, vor allem, wenn dadurch der regelmäßige Transportverkehr gestört würde oder die Ausführung nicht mehr möglich ist. Wenn durch höhere Gewalt oder durch Zufall Beförderungs- und Ablieferungshindernisse eintreten und die weitere Beförderung unmöglich wird, so muß die Eisenbahn vom Absender eine neue Verfügung einholen (Art. 22, § 1).

Der III. Titel befaßt sich mit der Haftung der Eisenbahnen und den Klagen. Die Fragen der Haftung der Eisenbahnen bilden das Rückgrat des Uebereinkommens[1]). Die Haftung der Eisenbahnen beginnt mit der Uebernahme des Guts durch den Frachtbrief und erstreckt sich auf die Ausführung der Beförderung bis zur Ablieferung (Art. 26, § 1). Jede Eisenbahn, die das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief übernimmt, tritt in den Frachtvertrag ein und über-

[1]) Zeitschr. des intern. Eisenbahnverbandes, II. Jahrgang, 1926, Nr. 4, April, S. 97 ff.

nimmt damit ipso iure auch die Haftung (Art. 26, § 2). In Berücksichtigung der großen Schwierigkeiten, die sich der Eisenbahn bei Ausführung eines internationalen Transports unter Umständen entgegenstellen können, umgrenzte das Berner Uebereinkommen die Haftung genau. Gerade in diesem Punkt tritt der Kompromiß unter den einzelnen Staaten am deutlichsten zutage und ist der internationale Charakter des Uebereinkommens besonders betont. Alle an dem internationalen Frachtvertrag beteiligten Bahnen bilden nach dem Uebereinkommen eine Haftungsgemeinschaft, die sich auf alle Schäden, die durch gänzlichen oder teilweisen Verlust, durch Beschädigung des Guts oder durch Lieferfristüberschreitung entstehen, erstreckt. Das internationale Recht unterscheidet bezüglich des Umfangs der Haftung der Eisenbahnen den Fall des Verlusts oder der Beschädigung von dem Fall der Verspätung (Art. 27, § 1). Bei Verlust oder Beschädigung ist die Eisenbahn nur dann von der Haftpflicht befreit, wenn sie nachweist, daß der Schaden durch ein Verschulden des Berechtigten, durch die natürliche Beschaffenheit des Guts oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist (vgl. Art. 28). Bei Verspätung dagegen ist die Eisenbahn von der Haftpflicht befreit, wenn sie beweist, daß die Verspätung von Umständen herrührte, die die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochte. Der Ausdruck „Minderung" ist in dem neuen Uebereinkommen durch den Ausdruck „teilweiser Verlust" ersetzt. Die Haftpflichtbestimmungen für die Eisenbahnen sind sehr weit gehalten; es sind in dem Uebereinkommen Fälle angeführt, in denen die Eisenbahn als nicht haftbar vermutet wird, sofern sie nur beweisen kann, daß der Schaden nicht durch ihr Verschulden entstanden ist. Für die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen oder unrichtig bezw. ungenau bezeichnet aufgegebenen Gegenstände hat die Bahn im allgemeinen nicht zu haften, doch kann sie nach dem neuen Uebereinkommen trotzdem herangezogen werden, wenn der Geschädigte nachweist, daß zwischen diesen beförderunghindernden Gründen und der Beschädigung, dem Verlust oder der verspäteten Ablieferung kein Zusammenhang besteht (Art. 28). Die Höhe der Entschädigung beschränkt das Berner Uebereinkommen und schließt den Schadensersatz aus. Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust eines Gutes wird die Höhe der Entschä-

digung nach dem Börsenpreis oder wenn dieser nicht zu ermitteln ist, nach dem Marktpreis berechnet; wenn auch dieser nicht feststellbar ist, ist der gemeine Handelswert Maßstab für die Höhe der Entschädigung. Die für das Gut bezahlten Kosten werden nebenbei ersetzt. Die Höhe der Entschädigung darf 50 Franken für jedes Kilogramm des Rohgewichts nicht überschreiten (Art. 29); diese Beschränkung ist einschneidender Natur und hängt zusammen mit der Beseitigung des Kostbarkeitsbegriffs aus dem Uebereinkommen. Schon vor dem Krieg waren hier Schwierigkeiten vorhanden gewesen, da das Gesetz den Begriff der Kostbarkeiten nicht näher bestimmte. Mit der zunehmenden Geldentwertung und der wachsenden Unsicherheit des Verkehrs steigerten sich natürlich diese Schwierigkeiten und so entschloß man sich in dem neuen Uebereinkommen die Wertgegenstände bedingungslos zur Beförderung zuzulassen; damit wurde auch die Verlusthaftung der Eisenbahnen bei allen Gütern unterschiedslos und auf die vorhin erwähnte Höhe beschränkt, um den Eisenbahnen keine untragbare Last aufzubürden. Eine besondere Einschränkung der Haftung ist bei Gewichtsverlusten von Gütern, die infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit einen Verlust an Gewicht erleiden, vorgesehen (Art. 31). Bei Beschädigung des Guts hat die Eisenbahn den Betrag des Minderwerts des Guts zu zahlen, doch darf im Falle der vollständigen Entwertung des Guts die Entschädigung den Betrag nicht übersteigen, der bei Verlust der ganzen Sendung zu zahlen wäre; ebenso ist bei der Entwertung eines Teils der Sendung zu verfahren (Art. 32). Bei Ueberschreitung der Lieferfrist sieht das Uebereinkommen eine Pauschalentschädigung vor, derzufolge dem Berechtigten ohne Nachweis des entstandenen Schadens ein Teil des Frachtbetrags je nach der Dauer der Lieferfristüberschreitung bezahlt wird. Die Höhe des zu erstattenden Frachtbetrags steigt mit der Zunahme der Ueberschreitung der Lieferfrist. Bei erbrachtem Nachweis, daß ein Schaden entstanden ist, ist eine Entschädigung bis zur Höhe der Fracht zu entrichten. Bei gänzlichem Verlust des Guts kann neben der hierfür zu leistenden Entschädigung eine weitere Entschädigung für Ueberschreitung der Lieferfrist nicht verlangt werden (Art. 33). Wenn die Bahn Spezial- oder Ausnahmetarife gewährt, kann sie die Entschädigung auf einen Höchstbetrag beschränken (Art. 34). Der Absender kann zu seiner Siche-

rung eine Interessedeklaration an der Lieferung im Frachtbrief angeben, wofür er eine besondere Gebühr zu zahlen hat; der Absender erhält dann bei erbrachtem Schadensnachweis Schadensersatz bis zur Höhe der deklarierten Summe (Art. 35). Bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit von seiten der Bahn ist der Schaden bis zum Doppelten der bestimmten Höchstsätze zu ersetzen (Art. 36). Bei Ueberschreitung der Lieferfrist beträgt im Falle der Angabe der Interessedeklaration die Pauschalentschädigung das Doppelte der sonstigen Entschädigung, höchstens aber den ganzen Frachtbetrag. Die Zinsen des Entschädigungsbetrags betragen, wenn derselbe 10 Franken übersteigt, 6% und laufen vom Tage des Eingangs des Entschädigungsantrags an (Art. 37). Zu Unrecht empfangene Entschädigungen müssen rückerstattet werden. Im Betrugsfalle hat die Eisenbahn Anspruch auf Zahlung einer Summe, die dem zu Unrecht bezahlten Betrag gleichkommt unbeschadet der strafrechtlichen Verfolgungsmöglichkeit (Art. 38). Mit der Abnahme der Güter sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Transportvertrag erloschen außer bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit der Bahn oder wenn die Ansprüche innerhalb 14 Tagen bei der Bahn eingereicht werden. Der Anspruch bleibt ferner bestehen, wenn er wegen solcher Mängel, die vor der Abnahme des Guts entsprechend Art. 43 I. Ue. G. festgestellt worden sind, gestellt wurde, außerdem bei solchen Mängeln, die äusserlich bei der Abnahme nicht erkennbar waren und deren Feststellung unverzüglich nach der Entdeckung, spätestens aber binnen einer Woche nach der Abnahme vom Empfänger beantragt werden; der Empfänger muß dabei beweisen, daß der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme und der Ablieferung des Guts entstanden ist (Art. 44). Die Haftung der Eisenbahn erstreckt sich auch auf die Leute, deren sie sich bedient, vorausgesetzt, daß sie sich im Dienst befinden (Art. 39).

Die Reklamationen und die Erhebung der Klagen sind ebenfalls im Uebereinkommen geregelt. Die Reklamation soll im Regelfall zuerst außergerichtlich geltend gemacht werden; dadurch wird vielfach eine gütliche Regelung herbeigeführt. Erst wenn keine gütliche Regelung zustande kommt, soll zur gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche geschritten werden. Sie steht nur dem zu, der das Verfügungsrecht über das Frachtgut hat. Den Anspruch auf Rückerstat-

tung von Zahlungen kann nur der stellen, der gezahlt hat und Ansprüche aus Nachnahmesendungen kann nur der Absender geltend machen (Art. 41). Die Klage kann bei den Gerichten des Staates angestrengt werden, dem die Versandbahn, die Bahn, auf deren Betriebsstrecken sich der Schaden ereignet hat oder die Bahn, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbrief übernommen hat, angehört. Eine bedeutende und einschneidende Neuerung des Uebereinkommens ist, daß auch die Empfangsbahn gerichtlich belangt werden kann, selbst wenn sie das Gut gar nicht erhalten hat; diese Neuerung ist sehr vorteilhaft. Ansprüche aus Nachnahmen können nur gegenüber der Versandbahn geltend gemacht werden, Ansprüche wegen Rückerstattung von Zahlung nur gegenüber der Bahn, welche den Betrag erhoben hat (Art. 42); es ist das ganz erklärlich, denn wenn auch andere Bahnen wegen solcher Ansprüche belangt werden könnten, wäre eine geordnete Abrechnung beinahe unmöglich. Um die Haftpflicht für die Eisenbahnen nicht zu drückend werden zu lassen, bestehen nach dem internationalen Uebereinkommen für die Geltendmachung der Ansprüche gewisse Annahmebedingungen und kurze Verjährungsfristen. So kann z. B. kein Anspruch mehr geltend gemacht werden — wie bereits vorstehend ausgeführt — nach Bezahlung und Annahme des Guts, außer, wenn der Berechtigte nachweist, daß die Bahn den Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt hat. Das I. Ue. G. kennt die einjährige Verjährungsfrist im Regelfall und die dreijährige bei Entschädigungsklagen infolge Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit von seiten der Bahn (Art. 45, § 1). Die Hemmung und Unterbrechung der Verjährung überläßt das Uebereinkommen den Gesetzen der Staaten, bei denen die Klage eingereicht wird (Art. 45, § 4); auch der Beginn der Verjährung ist geregelt. Infolge der Gesamthaftung bedurfte auch die Abrechnung und der Rückgriff der Eisenbahnen untereinander einer Regelung, die im I. Ue. G. erfolgte. Jede Eisenbahn, die Forderungen aus dem Transportvertrag einzieht, ist verpflichtet, den beteiligten Bahnen den ihnen gebührenden Anteil zu bezahlen. Hat eine Eisenbahn eine Entschädigung geleistet, so hat sie ein Regreßrecht gegen die Eisenbahn, die den Schaden verursacht hat oder auch gegen mehrere Eisenbahnen. Die Entschädigung verteilt sich nach dem Verhältnis der Tarifkilometer, die auf jede beteiligte Eisenbahn entfallen (Art. 49).

Im IV. Titel sind verschiedene Vorschriften niedergelegt. Was das Verfahren in allen sich aus dem internationalen Transportvertrag ergebenden Rechtsstreitigkeiten anbelangt, so richtet es sich nach dem im Lande des Beklagten geltenden Rechts (Art. 54). Die Urteile des Gerichts erlangen nur in dem Staate Rechtskraft, in dem sie erlassen wurden und sind in dem Gebiete eines anderen Staats nur dann vollstreckbar, wenn dieser dazu die Genehmigung — Exequatur — erteilt; der betreffende Staat soll dabei entsprechend den Bestimmungen des Berner Uebereinkommens das Urteil des ausländischen Staats keiner Nachprüfung unterziehen (Art. 55 § 1). Im Interesse des allgemeinen Verkehrs darf zur Vollstreckung eines rechtskräftigen ausländischen Urteils keine Eisenbahn mit Arrest belegt und kein Rollmaterial gepfändet werden, außer wenn die Gerichte des Staats, dem die Schuldnerverwaltung angehört, auch Arrest und Pfändung als zulässig anerkennen (Art. 55, § 3). Was die Währungen anbelangt, so mußten infolge der durch den Krieg hervorgerufenen Kursschwankungen und wirtschaftlichen Umwälzungen Bestimmungen in das Uebereinkommen aufgenommen werden, die diesen Umständen Rechnung trugen. Als Franken sollte der Goldfranken im Werte von $\frac{1}{5{,}18}$ Golddollar der U. S. A. gelten (Art. 56, § 1). Die Umrechnungskurse hat die Eisenbahn durch Schalteraushang oder sonst bekanntzugeben (Art. 56, § 2). Die Regelung der Fälle, über die das I. Ue. G. keine besonderen Bestimmungen getroffen hat, ist den Gesetzen und Reglements für den inneren Verkehr jedes Staats überlassen (Art. 53). Die besonderen Uebereinkommen oder direkten Tarife zwischen den einzelnen Verwaltungen sollten durch das I. Ue. G. nicht beseitigt werden; es sollte nur einen Rahmen schaffen, in den diese anderen Abkommen eingepaßt werden können. Die Einrichtung des Zentralamts für die internationale Eisenbahnbeförderung ist auch im Uebereinkommen behandelt. Es ist bestimmt, daß das Reglement für dieses Amt dieselbe Geltung haben solle, wie das Uebereinkommen selbst (Art. 57, § 2). Die Behandlung von Beitrittsgesuchen wurde präzisiert. Die Revision des Uebereinkommens soll wie früher mindestens alle 5 Jahre nach dem Inkrafttreten der auf der letzten Konferenz beschlossenen Aenderungen stattfinden (Art. 60, § 1). Auch einige Bestimmungen über die Geltungsdauer des Uebereinkommens sind getroffen worden. Es soll erstmals verbind-

lich sein bis zum 31. XII. des fünften Jahres nach dem Tag seines Inkrafttretens und mangels Kündigung immer auf weitere 3 Jahre (Art. 62, § 1).

In den Anlagen des Uebereinkommens finden sich Vordrucke, sowie Sondervorschriften und die Reglements für das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung und die fachmännische Kommission.

Es ist klar, daß trotz der sorgfältigen und ziemlich erschöpfenden Bearbeitung des I. Ue. G. Schwierigkeiten hinsichtlich der Auslegung und Anwendung der in ihm getroffenen Bestimmungen nicht ausgeschlossen sind. Die Beseitigung dieser Schwierigkeiten hat sich das internationale Eisenbahntransportkomitee, das im III. Titel dieser Arbeit behandelt wird, zur Hauptaufgabe gemacht.

§ 27.

Das Berner internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (I. Ue. P.).

Im Jahre 1911 wurde zum ersten Male ein Entwurf zu einem Uebereinkommen über den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr ausgearbeitet, der noch nicht durchberaten war, als der Weltkrieg 1914 begann[1]). Da in den Friedensverträgen bestimmt war, daß 5 Jahre nach erfolgter Ratifikation außer einem neuen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr auch eines über den Personen- und Gepäckverkehr aufgestellt werden sollte, bereiteten die alliierten Regierungen einen Entwurf vor, der der Berner Revisionskonferenz von 1923 als Grundlage diente. Die Tatsache, daß man bereits im Jahre 1890 das erste Abkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr aufstellte, während das über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr erst in diesen Jahren zustande kam, zeigt uns, daß bezüglich des Eisenbahnfrachtverkehrs infolge der zu überwindenden großen Schwierigkeiten das Bedürfnis nach einer einheitlichen Regelung viel größer war, als bezüglich des Personen- und Gepäckverkehrs. Die Frage der Neuabfertigung an der Grenze ist beim Personenverkehr verhältnismäßig leicht zu lösen. Da die internationalen Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr viel leichter aufzustellen sind als für den Güterverkehr, wurden schon frühzeitig direkte Fahrkarten verabfolgt. Fer-

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes II. Jahrgang Nr. 5, Mai 1926, S. 130 ff.

ner ist die Haftung bei der Personenbeförderung von der bei der Güterbeförderung grundverschieden; eine Gemeinschaftshaftung wäre zwecklos, da bei einem Personenunfall der Ort des Unfalls sowie die haftpflichtige Eisenbahn bekannt ist; nur die Haftung bei der Gepäckbeförderung ähnelt der beim Gütertransport.

Die riesige Entwicklung und der gewaltige Aufschwung des internationalen Personen- und Gepäckverkehrs brachte schließlich doch das Bedürfnis mit sich, die hauptsächlichsten Vorschriften, die den Personen- und Gepäckverkehr in den meisten Ländern Europas regeln, einheitlich festzulegen und so die internationalen Verkehrsbeziehungen zu erleichtern. Beim Personen- und Gepäckverkehr gestaltete sich die Ausarbeitung des Uebereinkommens noch schwieriger als wie beim Güterverkehr, da die inneren Vorschriften der einzelnen Länder noch mehr voneinander abwichen als wie beim Frachtverkehr. Um dennoch das Zustandekommen des I. Ue. P. zu ermöglichen, wurde daher den einzelnen Staaten das größtmöglichste Entgegenkommen bewiesen und ihnen die Anwendung ihres inneren Rechts nicht nur da überlassen, wo das Abkommen keine Regelung traf, sondern auch in zahlreichen Sonderfällen.

Das I. Ue. P. schuf in großem Ausmaß ein internationales Recht für die Personen- und Gepäckbeförderung. Die Normierung der Artikel und die systematische Einteilung des Uebereinkommens wurde in ähnlicher Weise getroffen wie beim I. Ue. G., um beide Abkommen möglichst aneinander anzugleichen und dadurch eine bessere Uebersicht zu gewährleisten.

Im I. Titel ist der Gegenstand und der Geltungsbereich des Uebereinkommens behandelt. Das Uebereinkommen findet auf alle Beförderungen von Personen und Gepäck auf Grund internationaler Fahrausweise und Gepäckscheine auf den dem I. Ue. P. unterstellten Strecken Anwendung (Art. 1, § 1). Auch regelmäßig betriebene Kraftwagen- und Schiffahrtslinien, die an eine Eisenbahn angeschlossen sind, können aufgenommen werden (Art. 2, § 1). Da es den meisten Stationen unmöglich ist, den Preis einer Fahrkarte oder eines Gepäckscheins für einen Beförderungsweg, der die Bahnen mehrerer Länder berührt, von einem Land zum andern zu berechnen, konnten nicht alle Stationen dazu angehalten werden, internationale Fahrausweise auszugeben

und wurde deshalb diese Pflicht auf bestimmte Stationen, die hierfür besonders geeignet sind, beschränkt. Die Anschlußabfertigung erleichtert die Verabfolgung von Fahrausweisen für die Beförderung auf Grund des Uebereinkommens, denn gemäß Art. 3 ist das Uebereinkommen auch anwendbar, wenn der Reisende und sein Gepäck von einer nicht in einem internationalen Tarif aufgenommenen Station zunächst nach einer in diesen Tarif enthaltenen Anschlußstation desselben Staates und von dort aus nach der in diesem Tarif enthaltenen Bestimmungsstation entweder mit einem durchgehenden Fahrausweis und Gepäckschein, in dem die Tarifsätze für direkte Strecke und die Anschlußstrecke zusammengerechnet sind oder mit zwei aneinander schließenden Fahrausweisen befördert wird. Die Eisenbahnen bestimmen, inwieweit und unter welchen Bedingungen von gewissen Stationen aus eine solche Anschlußbeförderung beansprucht werden kann. Diese Stationen werden in ein Verzeichnis aufgenommen, das den anderen beteiligten Eisenbahnen mitgeteilt wird (Art. 3, § 2). Wenn ein internationaler Tarif besteht, oder eine Anschlußbeförderung vorgesehen ist, und der Reisende einen internationalen Fahrausweis hat, besteht für die Eisenbahnen der Beförderungszwang auf Grund dieses Uebereinkommens, außer wenn der Reisende den Bedingungen des Uebereinkommens nicht nachkommt oder die Beförderung unmöglich oder auch nur in einem der an der Beförderung beteiligten Staaten verboten ist (Art. 4).

Im II. Titel des Uebereinkommens ist der Beförderungsvertrag geregelt und zwar im I. Abschnitt die Beförderung der Reisenden. Der für den Reisenden unumgänglich notwendige Fahrausweis ist in seinem Inhalt und in seinen Unterscheidungsmerkmalen genau bestimmt. Die Geltungsdauer, die Abgangs- und Bestimmungsstation, der Beförderungsweg, die Zuggattung und Wagenklasse, der Fahrpreis, das Alter der Kinder, die zu ermäßigtem Preis befördert werden (Art. 7) und die Rechte und Pflichten des Inhabers des Fahrausweises sind festgelegt (Art. 6). Weitere Bestimmungen sind vorgesehen für die Anweisung und Vorausbestellung der Plätze (Art. 9), für die Unterbrechung der Fahrt auf Zwischenstationen (Art. 10), für den Uebergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung (Art. 11), sowie für die von der Fahrt ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Personen (Art. 13). Auch

die Verpflichtung der Eisenbahnen bei Verspätung des Anschlusses oder bei Ausfall von Zügen ist erklärt (Art. 16). Der Reisende ohne gültigen Fahrausweis muß eine Zuschlagszahlung leisten unbeschadet seiner strafrechtlichen Verantwortlichkeit.

Im II. Abschnitt des II. Titels ist die Gepäckbeförderung erwähnt. Das I. Ue. P. rechnet unter den Begriff „Reisegepäck" gemäß Art. 17 § 1 nur solche Gegenstände, die zum persönlichen Gebrauch des Reisenden für seine Reise bestimmt sind, ferner noch bestimmt benannte Gegenstände, die zum persönlichen Gebrauch des Reisenden dienen, wie z. B. Musterkoffer, Rollstühle, Instrumente etc. Die in dem I. Ue. G. als von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände sind auch zur Beförderung als Reisegepäck nicht zugelassen (Art. 17 § 4). Bezüglich der Nachprüfung der Gepäckstücke und der Zuschlagszahlung bei Zuwiderhandlung bestehen ähnliche Vorschriften wie beim I. Ue. G. Die Verpackung und Beschaffenheit der Gepäckstücke, an denen insbesondere der Name und die Adresse des Reisenden sowie die Bestimmungsstation in genügender Haltbarkeit verzeichnet sein müssen, die Abfertigung, die Beschaffenheit des Gepäckscheins und die Auslieferung bilden den Gegenstand besonderer Vorschriften (Art. 20).

Der III. Abschnitt des II. Titels enthält für die Personen- und Gepäckbeförderung gemeinsame Bestimmungen. Vor allem sind hier die Fälle behandelt, in denen eine Fahrpreis- oder Frachterstattung gewährt wird, wenn der Ausweis nicht oder nur teilweise benutzt wurde oder wenn das Gepäck auf der Aufgabe- oder einer Unterwegsstation zurückgenommen wurde (Art. 26). Von dem zurückzuerstattenden Betrag werden die Steuern, die in allen Fällen der Staatskasse verbleiben, sowie die Zuschläge für Platzkarten und eine geringe Gebühr für die Eisenbahnen einbehalten. Ferner sind in diesem Abschnitt behandelt der Inhalt der Fahrpläne und Tarife, sowie die Grundsätze für die Berechnung der letzteren (Art. 22, 23). Sonderübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Reisenden eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, sind verboten und nichtig (Art. 24). Die zoll-, steuer- und finanzamtlichen, polizeilichen und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften hinsichtlich ihrer Person und hinsichtlich der Untersuchung ihres Gepäcks haben die Reisenden gemäß Art. 25 I. Ue. P. zu befol-

gen. Bei unrichtiger Anwendung von Tarifen sind die Mehr- oder Minderbeträge zu erstatten.

Der III. Titel befaßt sich mit der Haftung der Eisenbahnen und den Klagen. Die Haftung bei Tötung oder Verletzung der Reisenden infolge eines Zugunfalls richtet sich gemäß Art. 28 I. Ue. G. nach den Gesetzen des Staates, in dem das schädigende Ereignis eingetreten ist, ebenso die Haftung für Schäden, die durch Verspätung oder Ausfall von Zügen etc. verursacht werden; eine einheitliche Regelung war hier unmöglich. — Was den Gepäckverkehr anbelangt, so gelten für die Haftung die gleichen Bestimmungen wie beim Frachtverkehr, soweit nicht in der Natur der verschiedenen Transporte liegende Besonderheiten eine andere Regelung erforderten. Die Festsetzung der Entschädigung war sehr schwierig, da die Bahn den Inhalt der ihr zur Beförderung überlassenen Gepäckstücke aus dem Gepäckschein nicht ersehen kann — beim Frachtgut ist der Inhalt aus dem Frachtbrief ersichtlich —, der Reisende daran aber interessiert ist, den Wert als möglichst groß hinzustellen. Um eine Lösung auf dem Mittelweg herbeizuführen, wurde eine Pauschalentschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust in Höhe von 10 Franken für jedes Kilogramm des fehlenden Rohgewichts vereinbart; der Betrag wird auf das Doppelte erhöht, wenn der Reisende den Nachweis des entstandenen Schadens erbringt (Art. 31). Außerdem werden die Gepäckfracht, die Zölle und sonstigen Barauslagen — jedoch ohne weiteren Schadensersatz — ersetzt. Ein fehlendes Gepäckstück gilt im internationalen Verkehr nach Ablauf des 14. Tages als verloren (Art. 32, § 1); die gegenüber dem Frachtverkehr viel kürzere Frist erklärt sich aus dem Bedürfnis des Reisenden, die seinem persönlichen Gebrauch dienenden Gegenstände möglichst bald ersetzt zu bekommen. Die Haftung der Eisenbahnen für gänzlichen Verlust erlischt, wenn das Gepäck nicht binnen 6 Monaten nach der Ankunft des Zugs, zu dem es aufgegeben war, auf der Bestimmungsstation angefordert worden ist (Art. 44, § 5). Bei Beschädigung des Reisegepäcks hat die Eisenbahn den Betrag des Minderwerts des Gepäcks zu bezahlen; die Entschädigung darf jedoch den Betrag, der im Falle des Verlusts der ganzen Sendung zu zahlen wäre, nicht übersteigen (Art. 33). Will der Reisende volle Entschädigung für den eventl. entstandenen Schaden erhalten, so muß er eine Interessedeklaration an der Lieferung abgeben (Art. 35).

Bei Ueberschreitung der Lieferfrist kann der Reisende eine Entschädigung von 0,10 Franken für jedes Kilogramm des Rohgewichts des Gepäcks, soweit es verspätet ankam, beanspruchen, aber höchstens für 14 Tage (Art. 34, § 1); erbringt er den Nachweis des infolge der Verspätung entstandenen Schadens, kann er das Vierfache der vorigen Entschädigung verlangen, doch darf sie eine bestimmte Pauschalentschädigung nicht überschreiten (Art. 34, § 2). Im Falle der Angabe einer Interessedeklaration erhöht sich die Entschädigung auf 0,20 Franken für jedes Kilogramm des Rohgewichts und bei erbrachtem Schadensnachweis erstreckt sie sich bis zur Höhe des angegebenen Interesses (Art. 35, § 3).

Die Reklamationen und Klagen aus dem Beförderungsvertrag, die Verjährung der Ansprüche aus demselben sowie die Abrechnung und der Rückgriff der Eisenbahnen untereinander beruhen auf denselben Grundlagen wie beim Güterverkehr und sind nur kleine Aenderungen infolge der Verschiedenheit der behandelten Gegenstände zu verzeichnen; ebenso verhält es sich mit der Anwendung des inneren Rechts, mit der Zulassung neuer Staaten, mit der Revision und mit der Geltungsdauer.

III. Titel

Das internationale Eisenbahn-Transportkomitee.

§ 28.

Die Entwicklung des internationalen Eisenbahn-Transportkomitees nach dem Weltkrieg.

Das internationale Eisenbahn-Transportkomitee, dessen Entwicklung und Tätigkeit nach dem Weltkrieg eigentlich im Rahmen des nächsten Hauptstücks „Eisenbahnverwaltungsverbände" geschildert werden sollte, wird zweckmäßig an dieser Stelle in einem gesonderten Titel behandelt, da es mit den beiden Berner internationalen Uebereinkommen im engsten Zusammenhang steht und seine Bedeutung im Anschluß an die Betrachtung über die Berner Uebereinkommen besonders in Erscheinung tritt.

Die Tätigkeit des internationalen Eisenbahn-Transportkomitees, die durch den Weltkrieg unterbrochen war, wurde durch Beschluß der Konferenz von Lugano im Jahre 1921 wieder aufgenommen. Man kann es eigentlich als eine Neugründung bezeichnen, da die Friedensverträge doch einschneidende Aenderungen gebracht haben; ein neues Regle-

ment wurde für das Komitee aufgestellt. Die geschäftsführende Verwaltung, die aus der Mitte der Mitglieder auf 5 — früher 3 — Jahre zur Erledigung der Geschäfte und Entgegennahme der Anträge gewählt wird, liegt jetzt in den Händen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen in Bern. Die Mitglieder des Komitees werden von den Eisenbahnverwaltungen der Staaten, die dem I. Ue. G. beigetreten sind[1]), in der Weise gewählt[2]), daß jedes Land 1 bis 3 Verwaltungen auf die Dauer von 5 Jahren — früher waren es 3 Jahre — als Mitglieder bestimmt.

Die Aufgabe des Komitees besteht weiterhin in der Ausgestaltung des internationalen Transportrechts auf der Grundlage des I. Ue.; seit dem Inkrafttreten des I. Ue. G. erfolgt die Ausgestaltung des internationalen Transportrechts auf der Grundlage dieses Uebereinkommens. Als klar wurde, daß auch ein internationales Uebereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr zustande kommt, hat der Verband seine Aufgabe auch auf die Fortentwicklung des einheitlichen Rechts über die Personen- und Gepäckbeförderung ausgedehnt.

Der Verband ist keine öffentlich-rechtliche Vereinigung, sondern stellt einen privatrechtlichen Verband von Eisenbahnverwaltungen, — Staats- und Privatbahnen —, die dem Berner Uebereinkommen beigetreten sind, dar[3]).

Die vom internationalen Eisenbahntransportkomitee in den Jahren 1907—1913 herausgegebenen[4]) Uebereinkommen für die Regelung sonstiger Angelegenheiten des internationalen Eisenbahntransportrechts wurden durchgearbeitet und sind im Jahre 1924 sämtliche neu erschienen. Von besonderer Bedeutung bleibt die Festsetzung der einheitlichen Zusatzbestimmungen durch das Komitee; diese werden jetzt nicht nur für den Eisenbahnfrachtverkehr, sondern seit dem Inkrafttreten des Berner Uebereinkommens auch für den Personen- und Gepäckverkehr aufgestellt. — Die einheitlichen Zusatzbestimmungen sind einseitige Erlasse von seiten der

[1]) Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Oesterreich, Polen, Rumänien, Saargebiet, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei, Ungarn.

[2]) Uebersicht über die intern. Verbände etc., S. 34.

[3]) Zeitschrift für den intern. Eisenbahntransport, April 1928, 36. Jahrgang, Nr. 4, S. 118.

[4]) Siehe I. Teil, § 15.

Eisenbahnverwaltungen und als solche noch nicht rechtsverbindlich; sie müssen erst in den einzelnen Staaten von den zuständigen Behörden genehmigt, in den Tarif aufgenommen oder als dessen Bestandteil erklärt und vorschriftsmäßig veröffentlicht werden[1]). Sie dürfen die Bestimmungen der internationalen Uebereinkommen, die in den einzelnen Vertragsstaaten Gesetzeskraft besitzen, nicht abändern; gewisse abweichende Vorschriften, die eine Erleichterung vorsehen, können durch die Zusatzbestimmungen getroffen werden, dagegen sind Erschwerungen unzulässig, da sie den internationalen Uebereinkommen entgegenarbeiten würden. Widersprechen die Zusatzbestimmungen den internationalen Uebereinkommen, so sind sie nichtig[2]). Zulässig sind die Zusatzbestimmungen vor allem in den Fällen, in denen die Vorschriften der Uebereinkommen die Regelung den einzelnen Eisenbahnen selbst überlassen, ferner in den Fällen, in denen die Uebereinkommen keine bindende Vorschrift, sondern nur eine Ermächtigung enthalten sowie wenn ein freier Spielraum z. B. bei Fristen gelassen ist; auch wenn die Regelung dem Landesrecht überlassen bleibt und dieses keine trifft oder sie ausdrücklich den Eisenbahnen überläßt, können Zusatzbestimmungen Platz greifen[3]).

Da in den internationalen Berner Uebereinkommen nur Grundsätze aufgestellt und keine Einzelheiten bestimmt werden konnten, sind die einheitlichen Zusatzbestimmungen des internationalen Eisenbahntransport-Komitees von großer Bedeutung, da sie auch die Einzelheiten erfassen und Lücken, die sich in den Uebereinkommen finden, ausfüllen können.

§ 29.

Die einheitlichen Zusatzbestimmungen des internationalen Eisenbahntransportkomitees zum I. Ue. G.

In welcher Weise die einheitlichen Zusatzbestimmungen des internationalen Eisenbahntransportkomitees die Bestimmungen des I. Ue. G. ergänzen, erläutern folgende Beispiele, die aus den Zusatzbestimmungen herausgegriffen sind.

Der Art. 3 des I. Ue. G. zählt all die Gegenstände auf, die von der Beförderung im internationalen Verkehr ausgeschlossen sein sollen, es ist aber nicht ausgeführt, was mit

[1]) Zeitschrift für den intern. Eisenbahntransport, April 1925, 33. Jahrgang, Nr. 4, S. 110.

[2]) Ebenda, S. 111.

[3]) Ebenda, S. 135/136.

solchen Gegenständen geschehen soll, wenn erst auf dem Transport festgestellt wird, daß sie zu der Gruppe der von der internationalen Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände gehören. Hier greifen die einheitlichen Zusatzbestimmungen Platz, die besagen, daß solche Gegenstände anzuhalten sind und vom Absender, der für die bereits erwachsenen Kosten aufzukommen hat, eine Verfügung einzuholen ist. Wenn es sich um Gegenstände handelt, die in einem der von der Beförderung berührten Länder dem Postzwang unterliegen, so hat jede Station dieses Landes das Recht, das Gut der Post zur Weiterbeförderung zu geben.

In Art. 24, § 1 I. Ue. G. ist bestimmt, daß die Bestimmungsstation den Absender durch Vermittlung der Versandstation sofort davon in Kenntnis zu setzen hat, wenn der Ablieferung Hindernisse entgegenstehen, z. B. wenn der Empfänger das Gut nicht abnimmt. Die einheitlichen Zusatzbestimmungen führen hierzu ergänzend aus, daß die Mitteilung an den Absender entweder in der amtlichen Geschäftssprache der Versandstation oder in deutscher, französischer oder italienischer Sprache zu erfolgen hat.

Die Bedeutung und der Umfang der Zusatzbestimmungen zum I. Ue. G. ist nicht mehr so groß wie bei dem Uebereinkommen von 1890. Der Grund dafür liegt darin, daß ein großer Teil des Inhalts der Zusatzbestimmungen zu dem alten Uebereinkommen infolge ihrer Wichtigkeit in das neue Uebereinkommen selbst eingearbeitet worden ist[1]).

Die einzigen Zusatzbestimmungen von größerem Umfang sind die zu Art. 6 I. Ue. G., der den Inhalt und die Form des Frachtbriefs behandelt; in ihnen ist auch eine Bestimmung über die Größe des Frachtbriefs enthalten.

§ 30.

Die einheitlichen Zusatzbestimmungen des internationalen Eisenbahntransportkomitees zum I. Ue. P.

Die einheitlichen Zusatzbestimmungen zum I. Ue. P., von denen zur Vervollständigung im folgenden ebenfalls einige Beispiele gebracht werden, wurden vom internationalen Eisenbahntransportkomitee sofort nach Ausarbeitung des Uebereinkommens in Angriff genommen und erleichterten das Inkrafttreten des Uebereinkommens überaus.

[1]) Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 68. Jahrgang, Nr. 46, S. 1226.

In Art. 6 I. Ue. P. sind die internationalen Fahrausweise behandelt, ihre Beschaffenheit und die Angaben, die sie enthalten müssen. In Ergänzung hierzu bestimmen die Zusatzbestimmungen die Farbe der Ausweise — für die I. Klasse gelb, für die II. Klasse grün und für die III. Klasse braun — und andere Einzelheiten.

In Art. 7 des Uebereinkommens ist die Fahrpreisermäßigung für Kinder geregelt; die Zusatzbestimmungen setzen zu diesem Artikel fest, daß die für Kinder ausgegebenen Fahrausweise zu ermäßigtem Preis besonders kenntlich zu machen sind, um eine bessere Uebersicht zu gewährleisten.

Die meisten Zusatzbestimmungen sind zum II. Titel des Berner Uebereinkommens, der den Beförderungsvertrag behandelt, vorhanden. Hier ist den Tarifen und Vereinbarungen der Eisenbahnen ein weites Feld offen gelassen, da in dem Uebereinkommen nur gewisse Grundsätze aufgestellt sind. In den Zusatzbestimmungen sind Vorschriften über die Behandlung der Fahrausweise und die aus ihnen folgenden Rechte, über Platzbelegung, über Fragen betreffend das Handgepäck etc. enthalten. Zwei Zusatzbestimmungen behandeln die Gepäckfragen, zwei die Frage der Zugsbenutzung und der Rückerstattungen.

Ferner wurde ein Uebereinkommen über die Verteilung von Entschädigungen und Nachnahmen im internationalen Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr genehmigt; es regelt alle Fragen, die sich aus der vom Berner Uebereinkommen geschaffenen Eisenbahngemeinschaft ergeben[1]).

2. Hauptstück

Die Eisenbahnverwaltungsverbände.

1. Kapitel

Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen.

§ 31.

Die Entwicklung des Vereins seit dem Weltkrieg und seine Organisation.

Bei Ausbruch des Weltkriegs gehörten dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen 92 deutsche und ausländische

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, Mai 1926, 2. Jahrg., Nr. 5, S. 134.

Bahnen[1]) mit einer Betriebslänge von insgesamt rund 113 000 Kilometer an[2]); der Weltkrieg brachte dem Verein eine Schmälerung um fast die Hälfte, zumal sich die Aufteilung Oesterreich-Ungarns für ihn sehr ungünstig auswirkte. Trotzdem gehören dem Verein noch heute alle wichtigen deutschen, österreichischen, ungarischen, niederländischen und luxemburgischen Eisenbahnverwaltungen sowie die Saarbahnen an.

Zur Förderung seiner Ziele, die durch den Weltkrieg keine Aenderung erfahren haben, bedient sich der Verein mehrerer Organe.

Die von der Vereinsversammlung auf 4 Jahre gewählte geschäftsführende Verwaltung — die Reichsbahndirektion Berlin[3]) — leitet sämtliche Geschäfte des Vereins, überweist die eingehenden Anträge den zuständigen Ausschüssen, beruft die Vereinsversammlung und überwacht die Durchführung der Beschlüsse.

Die Beschlüsse der Vereinsversammlung werden von den Ausschüssen vorbereitet; in gewissen Fällen üben sie schiedsrichterliche Funktionen aus und fassen sogar teilweise selbstständige Beschlüsse. Für alle wichtigen Angelegenheiten bestehen ständige Ausschlüsse. Ein Ausschuß ist zuständig für die Vereinssatzungen und die allgemeinen Verwaltungsangelegenheiten, ein zweiter für die Angelegenheiten des Personenverkehrs, ein dritter für die Angelegenheiten des Güterverkehrs, ein vierter für die Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, ein fünfter für die technischen Angelegenheiten und ein sechster für die Aussetzung von Preisen. Für besonders schwierige Fragen haben die Ausschüsse ständige Unterausschüsse und Fachausschüsse eingesetzt. So hat der ständige Ausschuß für Vereinssatzungen und die allgemeinen Verwaltungsangelegenheiten einen ständigen Ausschuß für Abrechnungs- und Währungsfragen; dem technischen Ausschuß stehen 12 Unterausschüsse zur Seite und zwar neben dem allgemeinen Unterausschuß ein Baustoff-, ein Betriebs-, ein Bau-, ein Oberbau-, ein Brücken-, ein Lokomotiv-, ein Wagenbau-, ein Wagenübergangs-, ein elektrotechnischer-, ein Werkstätten- und ein Fachblattausschuß.

[1]) Deutsche, österreich-ungarische, niederländische, luxemburgische und rumänische Bahnen sowie die Warschau-Wiener Bahn.

[2]) Uebersicht über die intern. Verbände etc., S. 23.

[3]) Ebenda, S. 24.

Die Vereinsversammlung, die in der Regel alle zwei Jahre zusammentritt, beschließt mit Stimmenmehrheit und richtet sich die Verteilung der Stimmen nach der Länge der von den Mitgliedsverwaltungen betriebenen Strecken.

§ 32.

Die wichtigsten zur Zeit bestehenden Uebereinkommen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Das Inkrafttreten des neuen Berner Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr und des Uebereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr machte die Aufhebung des Betriebsreglements des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen und der Uebereinkommen zu diesem nötig[1]). An ihre Stelle traten die Zusatzbestimmungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zum I. Ue. P., das Uebereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr, das Uebereinkommen über den Güterverkehr der Verwaltungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen untereinander und mit den Verwaltungen, die den einheitlichen reglementarischen Bestimmungen für den internationalen Eisenbahntransport beigetreten sind, ferner die Abfertigungsvorschriften für den Personen- und Gepäckverkehr der Verwaltungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen untereinander und mit den Verwaltungen, die den einheitlichen Zusatzbestimmungen zum I. Ue. P. beigetreten sind, sowie Vorschriften für die Erhebung von Frachtzuschlägen wegen Zuwiderhandlung gegen das I. Ue. G. und die Vereinszusatzbestimmungen hierzu und endlich das Uebereinkommen über Erstattungen aus dem Personen- und Gepäckverkehr.

Außerdem bestehen neben den Vereinssatzungen an wichtigen Uebereinkommen die Bestimmungen über den zwischenstaatlichen Expreßgutverkehr, das Uebereinkommen und die Abfertigungsvorschriften hierzu; sie bilden die einheitliche Grundlage für den Expreßgutverkehr auf dem Vereinsgebiet. Das Uebereinkommen regelt die Verhältnisse der Eisenbahnen untereinander — was den Expreßgutverkehr anbelangt — namentlich hinsichtlich der Regelung von Erstattungs- und Entschädigungsansprüchen, von Verschleppungen und ähnlichem. Durch die Abfertigungsvorschriften

[1]) Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1928, Heft 6.

ist die Abfertigung der Expreßgutsendungen im einzelnen geordnet[1]).

Das Uebereinkommen betreffend die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im Bereich des Vereins — Vereinswagenübereinkommen — enthält die Vorschriften und Vereinbarungen für die Benutzung der Güterwagen auf fremden Bahnen, über die Vergütung hierfür und deren Abrechnung, über Beschaffenheit der Wagen, über die Behandlung beschädigter Wagen und die Vergütung der Ersatz- und Wiederherstellungskosten, über die Lademittel, über Privatwagen, über Währung und Zahlung[2]). Innerhalb des Gebiets des Uebereinkommens dürfen Wagen nur entladen werden wegen Wechsels der Spurweite, wegen unzulässigen Achsstands oder Achsdrucks oder wegen der schlechten Beschaffenheit der Wagen. Die Nachbarbahnen haben die Zeiten für die Wagenübergänge und -Uebernahme selbst zu vereinbaren. Entladene Wagen sind unverzüglich zurückzuleiten, doch wurde eine Erleichterung für die Wiederbenutzung und Rücksendung fremder Wagen geschaffen, da die Beförderung leerer Wagen unverhältnismäßig hohe Betriebskosten verursacht und es wirtschaftlicher ist, einen fremden Wagen auf dem Rücklauf auszunützen; jetzt dürfen die Wagen nach allen Stationen beladen werden, wenn nur dadurch derselbe der Heimatstation näher gebracht wird. Seit der Einführung des internationalen Güterwagenübereinkommens im Jahre 1922, an dem die meisten europäischen Verwaltungen teilnahmen, wird der Wortlaut des Vereins-Wagenübereinkommens abgesehen von wichtigen Bestimmungen über die Höhe der Wagenmieten, über die Haftung etc. möglichst mit dem Wortlaut des internationalen Güterwagenübereinkommens in Einklang gebracht. Den Ausgleich der gegenseitigen Schulden und Forderungen an Wagenmieten aus dem Güterwagenverkehr besorgt der „Hauptausgleich für Wagenmieten" in Berlin; das Ausgleichsverfahren ist durch das Uebereinkommen geregelt. Außer den dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Verwaltungen sind dem Vereinswagenübereinkommen auch belgische, dänische, schwedische und teilweise auch Schweizer Bahnen beigetreten.

In ähnlicher Weise wie das Vereinswagenübereinkommen die gegenseitige Benutzung der Güterwagen regelt, setzt

[1]) Uebersicht über die intern. Verbände etc., S. 27.
[2]) Ebenda, S. 27.

das Uebereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen die Benutzung dieser Wagen fest.

Ferner bestehen noch die technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen, die Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtung der Lokalbahnen, das Uebereinkommen betreffend die Abrechnung im Verein, das Uebereinkommen über die Gewährung von Rechtsbeistand, das Uebereinkommen betreffend den Diensttelegrammverkehr, das Uebereinkommen über die Beförderung von Dienstsendungen und das Uebereinkommen betreffend die Aussetzung von Preisen.

2. Kapitel

Die europäischen Fahrplankonferenzen.

§ 33.

Die Entwicklung der europäischen Fahrplankonferenzen seit der Beendigung des Weltkriegs und ihr Arbeitsgebiet.

Die während des Weltkriegs ausgefallenen europäischen Fahrplankonferenzen wurden im Dezember 1920 auf Anregung der schweizerischen Bundesbahnen wieder aufgenommen und fanden seither regelmäßig jedes Jahr einmal statt. Die Geschäftsführung übernahm zunächst jedes Mal die Verwaltung, in deren Bereich der Konferenzort lag, bis im Jahre 1923 die Satzungen der Konferenzen in Kraft traten und die gesamte Organisation regelten[1]).

In ihrer Eigenschaft als Zusammenkünfte von Eisenbahnverwaltungen fassen die Konferenzen keine für die Regierungen bindenden Beschlüsse; sie setzen sich lediglich durch Empfehlungen für die Gestaltung des Fahrplans des internationalen Reiseverkehrs ein.

An den Konferenzen nehmen fast alle Eisenbahnverwaltungen Europas, ferner europäische Dampfschiffahrtsverwaltungen, Schlaf- und Speisewagengesellschaften und Luftverkehrsunternehmungen teil; Bedingung für ihre Zulassung ist, daß sie am internationalen Reiseverkehr beteiligt sind. Auch Vertreter der Regierungen der beteiligten Staaten können an den Konferenzen teilnehmen. Die Konferenzen werden von der geschäftsführenden Verwaltung einberufen und geleitet.

[1]) Uebersicht über die intern. Verbände etc., S. 41.

Eingehend befaßten sich die Konferenzen im Laufe der Jahre mit der allgemeinen Einführung der Sommerzeit, doch kamen infolge der Verschiedenartigkeit der Handhabung in den einzelnen europäischen Ländern irgendwelche Ergebnisse nicht zustande. Im übrigen werden auf den Konferenzen vor allem die Fahrpläne zusammengestellt und der Beginn des jeweils nächsten Fahrplans festgelegt.

3. Kapitel

Der internationale Personen- und Gepäckwagenverband.

§ 34.

Die europäischen Wagenbeistellungskonferenzen.

Die Wagenbeistellungskonferenzen, die während des Kriegs ausgefallen waren, wurden, wie die europäischen Fahrplankonferenzen auf Anregung der schweizerischen Bundesbahnen im Dezember 1920 in Bern wieder aufgenommen und mit denselben seitdem vereinigt einberufen. Sie dienen zur Regelung der gegenseitigen Benutzung der Personen-, Gepäck- und Postwagen im internationalen Verkehr und zur Aufstellung eines europäischen Wagenbeistellungsplans.

An den Konferenzen nehmen ebenfalls alle wichtigen europäischen Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverwaltungen, Schlaf- und Speisewagengesellschaften und Luftverkehrsunternehmungen, soweit sie am internationalen Verkehr beteiligt sind, sowie Vertreter der Regierungen der beteiligten Staaten teil. Die Konferenzen beschließen über die Aufnahme und den Ausschluß von Verwaltungen in und aus dem internationalen Personen- und Gepäckwagenverband, wählen die geschäftsführende Verwaltung, beschließen über Aenderungen und Ergänzungen des Uebereinkommens für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr, stellen — wie bereits oben erwähnt — den europäischen Wagenbeistellungsplan auf und bestimmen selbst über den Ort und die Zeit ihrer Tagungen[1]). Jede Verbandsverwaltung verfügt über eine Stimme und erhält nach der Zahl der Wagenumläufe, an der sie beteiligt ist und der Zahl der hierzu verwendeten Wagenachsen eine entsprechende Zahl von Zusatzstimmen.

[1]) Zeitschrift für die intern. Eisenbahnbeförderung, Oktober 1928, Heft 10, Beilage, 36. Jahrgang, S. 183/84.

Durch die im Jahre 1921 tagende Wagenbeistellungskonferenz wurde eine Vereinbarung über den Ausgleich der Leistungen der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr genehmigt; diese Vereinbarung wurde in das auf der nächsten Konferenz im Jahre 1922 in Luzern ausgearbeitete und 1923 in Kraft getretene „Uebereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr" aufgenommen, das neben den Satzungen des internationalen Personen- und Gepäckwagenverbands und der Geschäftsordnung der europäischen Wagenbeistellungskonferenzen Betriebsvorschriften sowie Vorschriften für den Bau und den Unterhaltungszustand der Wagen enthielt[1]).

Das Uebereinkommen erschien 1925 in einer neuen Fassung und wurde nach weiteren 3 Jahren von der Wagenbeistellungskonferenz einer erneuten Revision unterzogen; das revidierte Uebereinkommen trat am 15. V. 1928 in Kraft.

§ 35.

Der internationale Personen- und Gepäckwagenverband.

Das oben erwähnte erste Uebereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr setzte in seinem ersten Titel die Satzungen des internationalen Personen- und Gepäckwagenverbandes fest.

Der Verband dient zur Regelung der allgemeinen Angelegenheiten des internationalen Personenverkehrs und zur Festsetzung der internationalen Wagenumläufe im regelmäßigen Verkehr durch den europäischen Wagenbeistellungsplan.

Dem internationalen Personen- und Gepäckwagenverband gehören fast alle Eisenbahnen Europas, ferner europäische Dampfschiffahrtsverwaltungen, Schlaf- und Speisewagengesellschaften und Luftverkehrsunternehmungen an[2]). Es können ihm alle Eisenbahnverwaltungen beitreten, die an den internationalen Wagenumläufen beteiligt sind, die sich den Bestimmungen des Uebereinkommens unterwerfen und hinreichende Gewähr für die zuverlässige Durchführung des

[1]) Uebersicht über die intern. Verbände etc., S. 44.

[2]) Mitgliedstaaten sind: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Lettland, Litauen, Niederlande, Norwegen, Oesterreich, Polen, Rumänien, Saargebiet, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei, Türkei, Ungarn.

Uebereinkommens bieten. Die Satzungen regeln weiter die Bedingungen für die Zulassung zum Verband und den Austritt aus demselben. Für Streitfälle unter den Mitgliedern des Verbands sehen die Satzungen ein Schiedsgericht innerhalb des Verbandes vor.

Der internationale Personen- und Gepäckwagenverband wird von einer von der Wagenbeistellungskonferenz auf 5 Jahre gewählten geschäftsführenden Verwaltung — die schweizerischen Bundesbahnen — geleitet; sie ist mit der Behandlung der laufenden Geschäfte betraut, gibt das Uebereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr, das Adressenverzeichnis hierzu sowie den europäischen Wagenbeistellungsplan heraus und bereitet die Einberufung der Konferenzen vor.

§ 36.

Das Uebereinkommen betreffend Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (R. I. C. Reglemento Internationale Carozza).

Um ein Bild von dem Umfang des Uebereinkommens und der Arbeit des internationalen Personen- und Gepäckwagenverbandes zu geben, seien im folgenden einige wesentliche Bestimmungen des R. I. C. angeführt.

Gemäß § 23,1 des Uebereinkommens gelten die Vorschriften über die gegenseitige Benutzung der Wagen für die Personenwagen — einschließlich Schlaf-, Speise-, Salon- und Krankenwagen —, sowie für die Gepäck- und Postwagen. Wenn eine Verbandsverwaltung Wagen anderer Verbandsverwaltungen oder verbandsfremder Verwaltungen auf eine dem Verband nicht angehörende Bahn übergehen läßt, so hat sie für die Wagen und den Ausgleich ihrer Leistungen nach den Bestimmungen des Uebereinkommens die Haftung zu übernehmen (§ 23,4 R. I. C.). Den Verwaltungen bleibt es unbenommen, Zusatz- und Ausnahmebestimmungen für den Wagenverkehr zu vereinbaren, doch dürfen dadurch die Rechte dritter Verwaltungen in keiner Weise beeinträchtigt werden (§ 23,6). Die Wagenbeistellung wird nach § 24,1 des Uebereinkommens für regelmäßige Läufe unter den beteiligten Verwaltungen für jeden Fahrplanabschnitt vereinbart.

Die im regelmäßigen Verkehr übergehenden Wagen müssen im gleichen Kurse in den vereinbarten Zügen gemäß § 28,1 des Uebereinkommens zurücklaufen; der regelmäßige Verkehr dient dabei nur der Personen-, Gepäck- und Postbeförderung mit entsprechend eingerichteten Wagen; für die Wagen des nicht regelmäßigen Verkehrs — Auswanderer- und Arbeiterzüge sowie Züge für Vergnügungsreisende etc. —, die im europäischen Wagenbeistellungsplan nicht vorgesehen sind, wird jeder Verwaltung eine Lauffrist von ½ Tag auf je angefangene 75 km Weg gewährt (§ 28,2). Für Wagen, die wegen Beschädigung oder Entgleisung oder anderen Behinderungsgründen besonders zu behandeln sind, sind längere Fristen vorgesehen, wie § 28,5 des Uebereinkommens besagt. Der Ausfall, das Aussetzen und Wiedereinstellen von Kurswagen ist von dem Bahnhof, von dem ab der Wagen fehlt, telegrafisch zu melden (§ 29,1). Für den telegrafischen Verkehr sowie die schriftlichen Mitteilungen sind zur Erleichterung Abkürzungen und sonstige ähnliche Maßnahmen festgelegt.

Alle Leistungen der den Bahnen gehörenden Wagen unterliegen nach § 32 des Uebereinkommens dem Naturalausgleich mit Ausnahme der Wagen, die unentgeltlich oder auf Grund besonderer Verträge mit den Wageneigentümern befördert werden. Die Berechnung der Wagenleistungen erfolgt nach den von den Wagen tatsächlich zurückgelegten Nutz- und Leerkilometern und werden die Leistungen zwischen allen dem Uebereinkommen beigetretenen Staaten ausgeglichen. Als Einheit für den Ausgleich gilt das Personenwagenachskilometer nach § 34 des Uebereinkommens. Der Ausgleich erfolgt durch die Wagenbeistellung, die von den Verwaltungen zu übernehmen ist; die geschuldeten Achskilometer müssen innerhalb drei Jahren nach einem einheitlich festgelegten Datum ausgeglichen werden; unterbleibt der Ausgleich, so muß die Schuld in bar beglichen werden, doch ist nach § 35 des Uebereinkommens jeder Verwaltung Gelegenheit zu geben, entsprechend Wagen beizustellen.

Für die Beförderung eines außer Dienst befindlichen Wagens muß der beförderndenden Bahn, wenn sie vom Nutzlauf des Wagens nicht oder nicht in gleicher Länge berührt ist, als Entschädigung das sechsfache der durch den Nutzlauf nicht gedeckten Achskilometer von der Verwaltung, die diesen Lauf veranlaßt hat, gewährt werden (§ 39).

Die Zeit für den Fahrplanabschnitt ist gegenwärtig auf den Zeitraum vom 15. Mai bis zum 14. Mai des folgenden Jahres festgelegt, was § 44 besagt.

Als Ausgleichsstelle für den Ausgleich der Wagenleistungen bestimmt § 45 des Uebereinkommens die Zentralwagenkontrolle der schweizerischen Bundesbahnen in Bern; sie fertigt aus den Uebersichten der Achskilometerleistungen eine Zusammenstellung der Gesamtschulden oder Gesamtguthaben aller Verwaltungen an.

Des weiteren sind in dem Uebereinkommen einheitliche Bestimmungen getroffen über die Reinigung der Wagen, über die Gründe, die zur Zurückweisung und Aussetzung von Wagen berechtigen, über Beleuchtung und Beheizung, über das Verhalten bei Beschädigungen, die Höhe der Entschädigung, die Ersatzpflicht etc. Auch Vorschriften über die Bauart der Wagen und die Art der Anschriften außen am Wagen und im Wageninnern sind in dem Uebereinkommen enthalten.

4. Kapitel

Der internationale Güterwagenverband.

§ 37.

Die Entstehung, der Zweck und die Organisation des internationalen Güterwagenverbands.

Bis zum Ausbruch des Weltkriegs bestand zur Regelung der gegenseitigen Benutzung von Güterwagen — abgesehen von einigen Abkommen unter einzelnen oder mehreren Eisenbahnverwaltungen, die jedoch nur beschränkten Umfang hatten —, allein das Vereinswagenübereinkommen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nach Kriegsende wurde das Bedürfnis nach einer einheitlichen Neuregelung des internationalen Güterwagenverkehrs immer größer. Auf Betreiben der italienischen Staatsbahn fand im Jahre 1920 in Rom eine Konferenz statt, auf der ein Uebereinkommen für den Austausch und die gegenseitige Benutzung der Wagen im internationalen Verkehr zustande kam. Es sollte zunächst für die Personen- und die Güterwagen gelten, doch wurde schließlich die Behandlung der beiden Fragen zweckmäßig getrennt vorgenommen.

Während die Entwicklung des internationalen Personenwagenverkehrs im vorigen Kapitel behandelt wurde, soll die

Frage des Güterwagenaustausches Gegenstand dieses Kapitels sein.

Das in Rom geschaffene Uebereinkommen wurde auf der Konferenz von Stresa im Jahre 1921 erneut durchgearbeitet. 14 europäische Länder waren auf dieser Konferenz vertreten und beschlossen die Gründung des internationalen Güterwagenverbandes.

Dem Verband gehören die europäischen Bahnen mit Ausnahme der Eisenbahnverwaltungen Großbritanniens, Rußlands und der pyrenäischen Halbinsel an und können alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnverwaltungen, die sich den Satzungen des Verbands bedingungslos unterwerfen und im Besitze von Güterwagen sind, welche im Bereich des internationalen Güterwagenverbands verkehren können, beitreten. Ihm obliegt die Regelung der gegenseitigen Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr. Drei Organe stehen dem Verband bei Ausübung seiner Tätigkeit zur Seite.

Die von der Vollversammlung auf 5 Jahre gewählte geschäftsführende Verwaltung — seit Gründung des Verbands die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen — besorgt die laufenden Geschäfte des Verbands, bereitet die Sitzungen des Ausschusses vor, beruft diesen ein und führt im Ausschuß und in der Vollversammlung den Vorsitz.

Der Ausschuß, der nach Bedarf zusammentritt, entscheidet über die Aufnahme neuer Mitglieder und über den Ausschluß von Verwaltungen, prüft die in der Vollversammlung gestellten Anträge und ist auch für schiedsrichterliche Entscheidungen berufen. Er besteht aus je einer Verwaltung der französischen, deutschen, italienischen, belgischen u. schweizerischen Bahnen[1]).

Die Vollversammlung, deren Zusammentritt auf alle fünf Jahre festgesetzt ist, wählt die geschäftsführende Verwaltung und beschließt über Aenderungen und Ergänzungen der Satzungen und des Uebereinkommens; die mit Stimmenmehrheit gefaßten Beschlüsse der Generalversammlung sind bindend. Jede Verwaltung verfügt über eine Stimme und bekommt auf je 1000 km Bahnlänge eine Zusatzstimme.

Für den Ausgleich der Wagenmieten im Bereich des internationalen Güterwagenverbandes dient die bei der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen in Bern er-

[1]) Uebersicht über die intern. Verbände etc., S. 38.

richtete Ausgleichsstelle des Verbands; den Verwaltungen wurde es jedoch freigestellt, den „Hauptausgleich für Wagenmieten" beim Eisenbahnzentralamt in Berlin, der ja schon früher bestanden hat, weiter zu benutzen.

Zur Tätigkeit des Verbands gehört auch die Berichterstattung über evtl. zeitweise Unbefahrbarkeit von Strecken und die später erfolgende Wiederaufnahme des Betriebs.

Das Hauptwerk des Verbands aber ist das Uebereinkommen für die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr, das auf der Konferenz von Stresa 1921 aufgestellt und durch die Generalversammlung in Perugia 1924 revidiert wurde; das revidierte Uebereinkommen trat im Jahre 1925 in Kraft.

§ 38.

Das Uebereinkommen für die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr.

Zunächst ist in dem Uebereinkommen die Benutzung der Wagen auf fremden Bahnen behandelt. Die Wagen, deren Ladung tarifmäßig eine Wagenladung bildet und die den Bau- und Unterhaltungsvorschriften des Uebereinkommens entsprechen, sind zum Uebergang zuzulassen und bis zur Bestimmungsstation durchzuführen. Für Wagen, die mit Stückgut beladen sind, bestehen besondere Vorschriften, die den gleichen Zweck verfolgen. Die Verwaltung, die fremde Wagen erhält, muß der Eigentumsverwaltung hierfür eine Miete zahlen. Die Bestimmungen über die Wagenmiete wurden möglichst vereinfacht. Um eine schnelle Zurücksendung der Wagen zu erreichen, wurde an Stelle der Lauf- und Zeitmieten eine progressive — d. h. gestaffelte — Miete eingeführt, die in ihrem Betrag genau festgelegt wurde; die Ermittlung der kilometrischen Leistungen, ferner der mietfreien Tage entfällt dadurch nunmehr. Die Fälle der Befreiung von der Mietgebühr werden eingeschränkt; die benutzenden Verwaltungen können von der Wagenmiete nur noch in gewissen Fällen befreit werden, z. B. bei Unbefahrbarkeit der Strecken oder Beschädigung eines Wagens etc. Zur Abrechnung der Miete muß jede Verwaltung für die Eigentumsverwaltung Nachweise aufstellen. Die übernehmende Bahn beklebt daher die Wagen beim Uebergang auf dem Hinweg mit Uebergangszetteln, auf denen die Ueber-

gangsstation, die Namen der übergebenden und übernehmenden Bahn sowie der Tag und der Monat der Uebernahme angegeben sind[1]). Gemäß § 4 Ziff. 1 des Uebereinkommens sind fremde Wagen nach der Entladung unverzüglich, wenn möglich beladen, zurückzusenden; beladene Wagen dürfen dabei auf einem beliebigen Weg zurückgeleitet werden, wenn nur dadurch der Zweck, den Wagen der Heimatstation näher zu bringen, erreicht wird. Gelingt es nicht, die Wagen wieder zu beladen, so müssen sie leer zurückgesandt werden und zwar auf dem nächsten Weg. Infolge der Belastung, die ein Leerlauf verursacht, soll derselbe im allgemeinen den gleichen Weg nehmen wie der volle Transport auf dem Hinweg, da hier die Kosten der Bahn durch den Beförderungspreis gedeckt sind; wenn der Leerlauf trotzdem auf einer anderen Bahnstrecke als beim Hinweg der volle Transport erfolgte, so ist die befördernde Bahn von der die Ablenkung veranlassenden Bahn zu entschädigen; die Entschädigung wurde im Uebereinkommen genau festgesetzt. Lademittel, Decken, Ketten etc. sind mit dem Eigentumsmerkmal sowie mit einem Begleitschein zu versehen. Die Geldbuße für übereinkommenswidrige Benutzung fremder Wagen wurde erhöht. Eine Vergütung für Wagenbeschädigungen hat nur noch zu erfolgen, wenn ein Wagen infolge schwerer Beschädigungen gebrauchsunfähig geworden ist. Eine weitere bedeutende Neuerung des Uebereinkommens ist, daß die gemeinschaftliche Untersuchung der Wagen, die bisher auf den Grenzbahnhöfen üblich war, in Wegfall kommt.

Was die Beschaffenheit und die technische Behandlung der Wagen anbelangt, so trifft das Uebereinkommen hier keine eigenen Bestimmungen, sondern weist auf Art. II und III der technischen Einheit im Eisenbahnwesen hin, deren Wortlaut dem Uebereinkommen als Anlage 1 beigegeben wurde. Für die Beladung der Güterwagen sollen Art. IV der technischen Einheit und die besonderen Vorschriften der Eisenbahnverwaltungen über die Beladung der Wagen gelten. Betreffend die Weiterbeförderung der unter Zollverschluß rollenden Wagen müssen auch die Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr beachtet werden. Zum Viehtransport verwendete Wagen müssen gereinigt und entseucht werden,

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 3. Jahrg., Nr. 3, März 1927, S. 91 ff.

andernfalls kann die Annahme verweigert werden. Die möglichste Schonung und Schmierung der Wagen ist vorgeschrieben; die losen Bestandteile sind mit einem Eigentumsmerkmal zu versehen und dürfen vom Wagen nicht getrennt werden. Schwer beschädigte Wagen — es ist im Uebereinkommen, wann ein Wagen schwer beschädigt ist, genau bestimmt — müssen an die Eigentumsverwaltung zurückgesandt werden.

Sodann ist die Abrechnung unter den dem Uebereinkommen beigetretenen Verwaltungen und der Ausgleich geregelt; die Notwendigkeit dieser Bestimmungen ergab sich aus den vielfältigen von den Eisenbahnverwaltungen zu tragenden Verpflichtungen, wie Zahlung von Wagenmiete, Entschädigungen für unausgeglichene Leerläufe, für Verlust von Lademitteln und losen Wagenbestandteilen, Wiederherstellungskosten schwer beschädigter Wagen usw. Die Abrechnung dieser Kosten sucht das Uebereinkommen möglichst zu vereinfachen. Jede Bahn ist verpflichtet, nach Ablauf jedes Monats für jede andere Verwaltung, deren eigene oder von ihr eingeführte Wagen sie erhalten hat und für alle übrigen aus der Anwendung des Uebereinkommens sich ergebenden Forderungen Nachweise mit Schuldberechnung anzufertigen; die Entschädigung für ungedeckte Leerläufe fordert die befördernde Verwaltung durch besonderen Nachweis an. Die Forderungen und Entschädigungen sind in Franken auszudrükken und zwar in Goldfranken zum festgesetzten Kurs $\frac{1}{5{,}18}$ U. S. A. Dollar.

Wenn die Verwaltungen die bei der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen in Bern errichtete Ausgleichsstelle des Verbands in Anspruch nehmen, so sind sie verpflichtet, monatlich ihre Schulden dort anzumelden. Die Ausgleichsstelle fertigt dann eine Zusammenstellung von Guthaben und Schulden sowie von den sich daraus ergebenden Restbeträgen an. Am 15. jedes Monats sendet sie die Zusammenstellung allen beteiligten Verwaltungen zu und vermerkt darin den Kurs des Dollars und der Währung der Gläubigerverwaltung in Schweizer Franken an der Züricher Börse an dem der Absendung unmittelbar vorausgehenden Börsentage an. Die Ausgleichsstelle in Bern befaßt sich nicht mit der Zahlung, sondern beschränkt sich nur auf die eben erwähnte

Tätigkeit. Die Zahlung erfolgt durch die Schuldnerverwaltungen direkt und zwar in der Währung des Gläubigerlandes.

Diese Vorschriften des Uebereinkommens galten nur bis zum Inkrafttreten der Vorschriften für das allgemeine Ausgleichsamt in Brüssel; diese traten am 1. I. 1925 in Kraft und sind in § 48 dieser Arbeit behandelt. Nun meldet die Berner Ausgleichsstelle dem Allgemeinen Ausgleichsamt in Brüssel die Ergebnisse ihrer Ausgleichung an.

Das Uebereinkommen für die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr beseitigt die bisher gebräuchliche Bezeichnung „Spezialwagen" und ersetzt sie durch die Bezeichnung „Privatwagen". § 18 des Uebereinkommens bestimmt den Begriff der Privatwagen folgendermaßen: „Die im internationalen Verkehr zugelassenen Privatwagen sind Wagen der nachstehend angegebenen besonderen Bauart, die eine Eisenbahnverwaltung auf den Namen eines Privaten — Personen oder Gesellschaft — einstellt und mit dem Unterscheidungszeichen [P] versieht. Für die Eisenbahn gilt derjenige als Eigentümer des Privatwagens, der dessen Einstellung erwirkt hat. Diese Wagen sind:

a) Kesselwagen (Zisternen-, Reservoir-, Faß-, Bassin-, Topf- und Tankwagen),

b) sonstige Wagen außer Kesselwagen, die zur Beförderung bestimmter Güter besonders eingerichtet sind."

Die Bestimmungen des Uebereinkommens gelten auch für die Privatwagen soweit nicht im Uebereinkommen selbst aufgeführte besondere Vorschriften anderes bestimmen. Diese besonderen Vorschriften behandeln insbesondere die Anschriften, die an die Privatwagen anzubringen sind, die Bremsen, Sicherheitsvorrichtungen und die besonderen Sicherheitsvorrichtungen für Kesselwagen. Gemäß § 18 Ziff. 5 des Uebereinkommens muß jeder Privatwagen, der diesen besonderen Vorschriften und den übrigen Bedingungen des Uebereinkommens entspricht, übernommen werden. Die Eisenbahn ist berechtigt, beladen angekommene Privatwagen nach der Entladung an die Heimatstation zurückzusenden, sofern nicht der Einsteller anderes verfügt hat oder die Tarife entgegenstehen. Bei der Aufgabe leerer Privatwagen hat der Absender im Frachtbrief verschiedene besondere Eintragungen zu machen.

5. Kapitel

Der internationale Verband für die Ausgabe zusammengestellter Fahrscheinhefte.

§ 39.

Die Entstehung, Organisation und das Arbeitsgebiet des Verbandes.

Bis zum Jahre 1914 hatten fast alle europäischen Eisenbahnverwaltungen an dem Verkehr an Hand der vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen seit 1884 herausgegebenen zusammengestellten Fahrscheinhefte teilgenommen.

Nach dem Krieg wurde auf Betreiben der belgischen Staatsbahnen unter Mitwirkung der ehemaligen feindlichen und einiger neutraler Staaten die Einrichtung des neuen internationalen Verbands zur Ausgabe zusammengestellter Fahrscheinhefte außerhalb des Gebiets des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen auf einer Versammlung zu Brüssel im Jahre 1921 beschlossen. An der Versammlung nahmen außer den belgischen Bahnen englische, französische, italienische, niederländische und schweizerische Eisenbahnverwaltungen teil. Ursprünglich sollten die an der Gründung nicht beteiligten Bahnen — vor allem die Mittelmächte und die nordischen Eisenbahnverwaltungen — dem Verband nur als angeschlossene Verwaltungen ohne Stimmrecht beitreten können[1]), doch ist seit 1924 der Beitritt allen Verwaltungen mit gleichen Rechten ermöglicht. Während zahlreiche europäische und auch einige nordafrikanische Bahnen dem Verband beigetreten sind[2]), haben Deutschland, Oesterreich, Ungarn und Norwegen ihren Beitritt nicht erklärt.

Der Verband hat sich die Schaffung, Aufrechterhaltung und Fortbildung der internationalen Beziehungen im Personenverkehr vermittels zusammengestellter Fahrscheinhefte zur Aufgabe gemacht. Mit der Ausgabe der Fahrscheinhefte wurde im Mai 1922 begonnen.

Die geschäftsführende Verwaltung des Verbands, die in der Regel auf 6 Jahre gewählt wird, liegt in den Händen

[1]) Uebers. über die intern. Verbände etc., S. 37.

[2]) Mitgliederstand: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Portugal, Rumänien, Rußland, Saargebiet, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechoslowakei, Algerien, Tunis.

der Verwaltung der belgischen Staatsbahnen in Brüssel; sie ist ausnahmsweise auf 12 Jahre gewählt. Ihr zur Seite steht ein Komitee und die Hauptversammlung, deren Zusammentritt alle 2 Jahre erfolgt.

6. Kapitel

Der internationale Eisenbahnverband.

1. Titel

Die Bedeutung und die Einrichtungen des Verbands.

§ 40.

Die Entwicklung und die Bedeutung des Verbands und seine Beschlüsse.

Auf Ersuchen der Wirtschafts- und Finanzkonferenz in Genua im Jahre 1922 beriefen die französischen Bahnen im gleichen Jahre eine Konferenz nach Paris ein, auf der die Gründung des internationalen Eisenbahnverbandes beschlossen wurde.

Als Zweck des Verbands bezeichnet der Art. I der Verbandssatzungen die Vereinheitlichung und Verbesserung der Bedingungen für die Anlagen und den Betrieb der Eisenbahnen im internationalen Verkehr.

Eine derart großzügige Organisation wie der internationale Eisenbahnverband hat vor dem Kriege nicht bestanden; seine Tätigkeit auf allen wirtschaftlichen und technischen Gebieten des internationalen Eisenbahnwesens ist für dasselbe von größter Bedeutung. In der Sitzung des technischen Ausschusses des internationalen Eisenbahnverbandes in München 1925 führte Staatssekretär von Frank treffend aus[1]): „Der Verkehr war von jeher das erste Bindeglied der Völker. Er hat die länderverbindenden Fäden, die der Krieg zerrissen hat, zuerst wieder aufgenommen. Der Verkehr muß den Weg bereiten für eine neue Zeit! Diese Wahrheit zuerst erkannt zu haben ist das unvergängliche Verdienst der Gründer des internationalen Eisenbahnverbandes."

Die bestehenden Organisationen mit Einschluß des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen werden durch den neuen Verband nicht berührt. Zu den Beschlüssen des Ver-

[1]) Sitzungsprotokoll des Ausschusses für technische Fragen in München, 30. IV. bis 4. V. 1925, S. 4.

bands bedürfen die beteiligten Verwaltungen der Genehmigung der Regierungsbehörden ihres Landes. Wenn einer der beteiligten Verwaltungen diese Genehmigung von seiten der Regierungsbehörden versagt wird und sie die Beschlüsse daher nicht beachten kann, werden diese auch für die übrigen Verwaltungen nicht verbindlich[1]); da über diesen Punkt im Interesse der Sache Klarheit erforderlich ist, ist die Entscheidung der Regierungsbehörden sobald als möglich einzuholen und bekannt zu geben. Wenn innerhalb einer festgesetzten Frist keine Entscheidung erfolgt, werden die Beschlüsse nach Art. VI der Verbandssatzungen nicht verbindlich. Gegen ihren Willen darf keiner Mitgliedverwaltung irgendwelche Tarifmaßnahme auferlegt werden. Die Verwaltungen können in den durch die Satzungen vorgesehenen Fristen gegen die Entscheidungen des geschäftsführenden Ausschusses Einspruch erheben. Wird trotzdem die Entscheidung bestätigt und erklärt darauf die betreffende Verwaltung die fragliche Entscheidung nicht anwenden zu können, so hat der geschäftsführende Ausschuß zu prüfen, ob diese Verwaltung ausnahmsweise von der Befolgung dieser Maßnahme befreit werden kann. Verneinendenfalls hat sich die betreffende Verwaltung bei Gefahr des Ausschlusses im Falle weiterer Weigerung zu unterwerfen. Das gilt für die bindenden Vorschriften, Fragen mit verpflichtendem Charakter, dagegen nicht für einfache Empfehlungen.

Gründerverwaltungen des Verbands sind die hauptsächlichsten Bahnen der europäischen Staaten und die Bahnen Chinas und Japans; nachträglich erklärte auch die U.d.S.S.R. ihren Beitritt zum Verband. Die gewaltige räumliche Ausdehnung des Verbands wird augenscheinlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß er ein Schienennetz von rund 330 000 km umfaßt[2]). Für Verwaltungen, welche die nötigen Garantien bieten und dem Verband beitreten wollen, wurden Aufnahmebedingungen auf breiter Grundlage geschaffen; erfüllen solche Verwaltungen diese Bedingungen nicht, haben sie die Möglichkeit als Anschlußverwaltungen teilzunehmen.

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 1. Jahrg., Nr. 1, Nov. 1924, S. 38/39.

[2]) Mitglieder: Belgien, Bulgarien, China, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Japan, Jugoslawien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Oesterreich, Polen, Portugal, Rumänien, Saargebiet, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechoslowakei, Türkei, Ungarn, U. d. S. S. R.

Auf die staatlichen Vereinigungen und Verbände kann der internationale Eisenbahnverband nur mittels Anregungen einwirken. Was die Eisenbahnverwaltungsverbände anbelangt, so ist der internationale Eisenbahnverband bestrebt, sich diese allmählich anzugliedern, um widersprechende Beschlüsse und Doppelarbeit zu vermeiden. Diese Bestrebungen des Verbands sind sehr begrüßenswert, da für die Regelung der internationalen Eisenbahnfragen zuviel Verbände nebeneinander bestehen, ein einheitliches Vorgehen aber für das Endziel viel erwünschter ist. Ein bedeutender Schritt des internationalen Eisenbahnverbands war von diesem Gesichtspunkt aus gesehen auch sein Beitritt zur internationalen Eisenbahnkongreßvereinigung, der im Jahre 1923 erfolgte; der Verband wird in der Kongreßvereinigung als ein den Staaten gleichgestelltes Organ betrachtet.

§ 41.
Die Organisation des Verbands.

Zur Förderung seines Zwecks bedient sich der internationale Eisenbahnverband verschiedener Organe.

Zu den Verwaltungsorganen des Verbands gehören die Generalversammlung und das geschäftsführende Komitee. Der Zusammentritt der Hauptversammlung erfolgt alle fünf Jahre; sie hat die Anträge der Ausschüsse zu prüfen und darüber die nötigen Entscheidungen zu treffen und bestimmt ferner auf 10 Jahre die Länder, welche die Mitglieder zum geschäftsführenden Komitee stellen. Dieses leitet und vertritt den Verband nach außen und versammelt sich im Jahre zweimal; die geschäftsführende Stelle ist das Generalsekretariat des internationalen Eisenbahnverbandes in Paris.

Neben diesen Verwaltungsorganen besteht noch eine Anzahl von Studienorganen; für die verschiedenen Fachgebiete wurden Ausschüsse geschaffen, die durch die Generalversammlung auf Vorschlag des geschäftsführenden Komitees auf je 5 Jahre gewählt werden. Es bestehen 5 Ausschüsse und zwar für den Personenverkehr, den Güterverkehr, für Abrechnungen und Währungen, für den Austausch des Rollmaterials sowie für technische Fragen. Das Arbeitsgebiet dieser Ausschüsse soll Gegenstand des nächsten Titels sein. Sie fassen die Ergebnisse ihrer Arbeiten in Beschlüsse, welche durch das geschäftsführende Komitee der Generalver-

sammlung vorgelegt werden[1]). Nach erfolgter Genehmigung durch diese wird die Beobachtung und Anwendung dieser Beschlüsse — vorbehaltlich der verwaltungs- oder regierungsseitigen Genehmigung der einzelnen Länder — für die Mitglieder des Verbands verpflichtend. Bei der Abstimmung über zu fassende Beschlüsse hat jede Verwaltung mindestens eine Stimme und wächst die Zahl der Stimmen mit der Größe des Netzes.

Als besondere Einrichtung des internationalen Eisenbahnverbands besteht das im III. Titel dieses Kapitels behandelte „Allgemeine Ausgleichsamt für Eisenbahnabrechnungen" in Brüssel.

II. Titel

Das Arbeitsgebiet der Ausschüsse des internationalen Eisenbahnverbands.

§ 42.

Der Ausschuß für den Personenverkehr[2]).

Der Ausschuß für den Personenverkehr tagte seit seiner ersten Sitzung 1922 in Paris jährlich einmal in verschiedenen Städten.

Er befaßte sich mit der Frage der Vereinfachung und Vereinheitlichung der Formalitäten für Reisende und Reisegepäck beim Grenzübergang. Hinsichtlich der Formalitäten für Reisepässe und deren Visa sowie bezüglich der Fahrzeiten und der Zusammenstellung der internationalen Züge, der Einrichtung von Grenzbahnhöfen, der Untersuchung der Reisenden und des Reisegepäcks wurden Verbesserungsvorschläge gemacht. Die Kosten für die Durchreisevisa sollten ermäßigt und wenn möglich vollständig abgeschafft werden, um die Entwicklung des internationalen Verkehrs zu fördern. Die Pässe sollten möglichst während der Fahrt und das abgefertigte Reisegepäck möglichst auf der Abgangs- oder Bestimmungsstation untersucht werden; sollte ja die Untersuchung an der Grenze stattfinden, so wäre es zweckmäßig, wenn sie durch beide Länder gleichzeitig vorgenommen wird.

---

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 1. Jahrg., Nr. 1, Nov. 1924, S. 3.

[2]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 1. Jahrg., Nov. 1924 bis 6. Jahrg. 1929 und Sitzungsprotokolle.

Was die Vereinheitlichung der dem Publikum zur Kenntnisnahme zu bringenden internationalen Personentarife anbelangt, so wurden vom Ausschuß „Musterbedingungen" für internationale Personentarife entworfen. Die einheitlichen Bestimmungen waren so gefaßt, daß wenn möglich der entsprechende Text des Berner Entwurfs für den internationalen Personen- und Gepäckverkehr abgedruckt war. Der Ausschuß beschloß für gewisse Artikel des fraglichen Entwurfs einen doppelten Text, — einen für die Verkehrsbeziehungen, an denen die englischen Strecken, die dem Berner Uebereinkommen nicht beigetreten sind, nicht beteiligt sind und einen anderen für die internationalen Tarife mit Beteiligung der englischen Verwaltungen. Der Entwurf wurde angenommen und ist geteilt in die Abteilung für die Beförderungsbedingungen und die für die Beförderungspreise. Die erste Abteilung behandelt den Gegenstand und den Geltungsbereich des Tarifs, die den Beförderungsvertrag betreffenden Vorschriften, die Haftung der Eisenbahnen sowie allgemeine Bestimmungen; die zweite Abteilung führt die Verkehrsbedingungen und die Preistafeln auf. Um diesen Entwurf mit den inzwischen vom internationalen Transportkomitee herausgegebenen einheitlichen Zusatzbestimmungen zum I. Ue. P. in Einklang zu bringen, wurde er nochmals durchgearbeitet und ein einheitlicher Text angenommen; bei dieser Vereinheitlichung handelt es sich nur um unwesentliche Formänderungen.

Weiter wurden Fragen betreffend die Gepäckversicherung, die Einführung der 24stündigen Zeitrechnung sowie die Vereinheitlichung der Sommerzeit erörtert. In manchen Ländern hat sich die Sommerzeit sehr verallgemeinert, in anderen Ländern stieß ihre Einführung vor allem auf den Widerstand der ländlichen Bevölkerung. Den Ländern, welche die Sommerzeit angenommen haben, empfahl der Ausschuß die Vereinheitlichung ihrer diesbezüglichen Bestimmungen, vor allem in Bezug auf den Beginn und das Ende der Sommerzeit; zur Verhinderung von Störungen von seiten der Fahrplankonferenzen sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden.

Die aufgetretenen Währungsschwankungen veranlaßten den Ausschuß Grundsätze für die Erstellung von internationalen Personentarifen, die diesen Verhältnissen Rechnung tragen, aufzustellen: er stellte fest, daß vier Verfahren in Be-

tracht kämen. Es wurde empfohlen, daß die Anteile eines jeden Landes in den Tarifen in dessen nationaler Währung ausgedrückt werden.

Bei der Frage der obligatorischen Bezettelung der Gepäckstücke im internationalen Verkehr wurde ein Zettelmuster angenommen, in dem Namen und Adresse des Reisenden und die Bestimmungsstation verzeichnet ist; für die Veröffentlichung haben die Verwaltungen Sorge zu tragen.

Der Ausschuß beschloß weiter, daß unbegleitetes Gepäck im internationalen Verkehr nicht zugelassen wird.

Bezüglich der Ausgabe zusammenstellbarer Fahrscheinhefte sollten Untersuchungen gemacht werden, um festzustellen, ob an den gegenwärtigen Verhältnissen Verbesserungen möglich seien und diese Einrichtung eventl. ausgedehnt werden könnte. Die Satzungen des Verbands zusammenstellbarer Fahrscheinhefte wurden vom Ausschuß als befriedigend betrachtet. Die Tariffestsetzung bilde kein Hindernis für die Weiterentwicklung des Amtes, da der Erlös aus dem Fahrkartenverkauf ständig zunimmt. Der Ausschuß setzte sich für den Beitritt aller Verwaltungen zu diesem Verbande ein.

Eingehend beschäftigte sich der Ausschuß mit der Gewährung von Reiseerleichterungen an Gruppen von Studierenden höherer und mittlerer Unterrichtsanstalten, an Gruppen von Pfadfindern und Pfadfinderinnen sowie an die Wettkämpfer und Veranstalter der olympischen Spiele. Was die letztere Gruppe anbelangt, so wurde ihnen im internationalen Verkehr keine Ermäßigung zugebilligt, doch bleibt es den Verbänden anheimgestellt, innerhalb ihres Gebiets Vergünstigungen zu gewähren. Für die übrigen Gruppen stellten sich der Ausarbeitung eines gemeinschaftlichen Tarifs große Schwierigkeiten entgegen; die Ermäßigung selbst, die Zahl und das Alter der Reisenden, denen Ermäßigungen zustehen, sowie die Beschränkung der Ermäßigung auf einzelne Züge wird bei den einzelnen Mitgliedverwaltungen des internationalen Eisenbahnverbands verschieden gehandhabt. So wurde beschlossen, daß jede Verwaltung für die genannten beiden Gruppen die Fahrpreisermäßigung ihres Binnentarifs gewährt. Ein Sonderkapitel wurde über die Beförderung von Schülern, Studenten und Kindern, sowie von Knaben und Mädchen, die zu ihrer sittlichen oder körperlichen Erziehung zu Gruppen zusammengestellt sind, in die inter-

nationalen Personentarife eingeschaltet. Die Gruppen sind darin genau bezeichnet; als Mindestzahl der Personen ist 10 vorgesehen und soll die Ermäßigung nur in der 2. und 3. Wagenklasse erteilt werden. Die Höhe der Ermäßigung bleibt offen und den einzelnen Verwaltungen anheimgestellt, doch wurde den Verwaltungen ein sehr freigebiges Verfahren, z. B. 50% bei Erwachsenen und 75% bei Kindern empfohlen. Die Geltungsdauer wurde einheitlich auf 60 Tage festgelegt; für gewisse Züge kann die Ermäßigung versagt werden.

Für Gesellschaftsreisen erschienen dem Ausschuß Fahrpreisermäßigungen ebenfalls sehr angebracht, da solche Reisen eine sehr verkehrsanregende Wirkung zur Folge haben; es wurde eine Einigung über den Satz der Fahrpreisermässigung, über die Teilnehmerzahl sowie die Beförderungsform angestrebt. Die Mindestzahl der Reisenden wurde auf 25 festgesetzt mit dem Recht auf Einzelrückfahrt. Die Ermäßigung soll 30% und die Geltungsdauer bei den Fahrtausweisen je nach der Länge der zurückgelegten Strecke 33—90 Tage betragen.

Auch eine Vereinheitlichung der Regeln für die Gewährung von Reiseerleichterungen im internationalen Verkehr an die Teilnehmer von künstlerischen, wissenschaftlichen, literarischen oder solchen Kongressen, die im allgemeinen ein selbstloses Ziel verfolgen, wurde erörtert; es war dies infolge der unendlich verschiedenartigen Bedeutung der Kongresse ein sehr schwieriges Problem. Der Ausschuß beschloß, daß es den Eisenbahnverwaltungen überlassen bleiben soll, zu bestimmen, ob sie den Kongreßteilnehmern im Einzelfall Vergünstigungen gewähren wollen und in welcher Höhe; sie können dabei berücksichtigen, welchen Wert der Kongreß für sie haben kann oder welche Reklame von den Kongreßteilnehmern in ihrem Bezirk zu erwarten ist.

Die Altersgrenzen der Kinder, die Anspruch auf freie Fahrt oder halben Tarif haben, beschloß der Ausschuß im internationalen Verkehr einheitlich auf 4 bzw. 10 Jahre festzulegen.

Eine für den internationalen Verkehr bedeutende Frage, die vom Ausschuß behandelt wurde, war die der Abfertigung des Gepäcks von Flugzeugreisenden im internationalen Verkehr. Es handelt sich hier um die Abfertigung des Reisegepäcks von Flugzeugreisenden auf der Eisenbahn ohne

Vorlage von Fahrkarten; dieses Bedürfnis erwuchs für die Reisenden daraus, daß die Flugzeuge nicht genügend Raum für die Unterbringung größerer Gepäckstücke bieten. Bei einigen Staaten war diese Regelung bereits eingeführt und ihre Ausdehnung auf den internationalen Verkehr war sehr wünschenswert. Besonders wurde der Wunsch geäußert, daß die Zollverwaltungen die Beförderung des unbegleiteten Gepäcks dadurch erleichtern, daß sie in den Transitländern die Zollplomben der Abgangsstation als gültig betrachten und in den größeren Städten Binnenzollämter einrichten.

Zur Verbesserung der Sichtbarkeit der Stationsnamen auf den Bahnhöfen wurden vom Ausschuß einheitliche Maßnahmen beschlossen. Die Buchstaben der Namen sollten groß und in lateinischer Schrift gehalten sowie parallel zu den Gleisen angebracht sein.

Der Ausschuß befaßte sich ferner mit der internationalen Vereinheitlichung der Regeln für die Fahrtunterbrechung auf den Zwischenstationen und den entsprechenden Formalitäten, welche die Reisenden hierbei erfüllen müssen sowie mit den Bestimmungen der Grundlage für eine internationale Statistik der Eisenbahnverwaltungen.

§ 43.
Der Ausschuß für den Güterverkehr[1]).

Der Ausschuß für den Güterverkehr tagte seit seiner ersten Sitzung 1922 in Paris jährlich einmal in verschiedenen Städten; auch eine Sondersitzung wurde abgehalten.

Der Ausschuß prüfte die Vorschriften der Anlage I des I. Ue. G. zwecks Herstellung besserer Uebereinstimmung zwischen den internationalen Bestimmungen über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände und den inneren Vorschriften der beteiligten Länder über diese Gegenstände.

Was die Dienstzeit bei den Zoll- und Eisenbahnbehörden in den Grenzbahnhöfen anbelangt, so empfahl er im Interesse des Reiseverkehrs die Uebereinstimmung der Dienstzeit bei beiden Behörden.

Der Ausschuß befaßte sich weiter mit der Frage des Bezettelungszwangs der Stückgüter, Fahrzeuge und Gepäckstücke im internationalen Verkehr. Er beschloß, daß bei

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 1. Jahrg., Nov. 1924 bis 6. Jahrg. 1929 und Sitzungsprotokolle.

Stückgütern der Zettel außer der Abgangs- und Bestimmungsstation noch den Namen und die Adresse des Absenders tragen muß. Für ganze Wagenladungen ist keine Bezettelung möglich. Die Art der Sendungen soll durch verschiedenfarbige Zettel gekennzeichnet werden. Für besonders vorsichtig zu behandelnde Güter wurde der Druck der Zettel in roter Farbe auf weißem Grund empfohlen; für die einzelnen Zettelmuster der vorsichtig zu behandelnden Gegenstände wurden bestimmte Sinnbilder gewählt. Für leicht verderbliche Güter wurde blauer Druck auf weißem Grund empfohlen; die Befestigungsart dieser Zettel wurde ebenfalls vom Ausschuß festgelegt.

Sodann wurde vom Ausschuß die Schaffung einheitlicher Vorschriften für die Benutzung von Privatwagen im internationalen Verkehr vom doppelten Gesichtspunkt der Tarifbedingungen und des Materialaustausches aus sowie die Verwendung von verwaltungs- oder privateigenen Fahrzeugen, die mit besonderen Ausrüstungen und eventl. mit Krafterzeugungsvorrichtungen zur Frischhaltung der Güter während des Transports versehen sind, erörtert. Für die Zulassung zum Wagenaustausch sollten Sicherheitsvorschriften und Tarifvorschriften unter Berücksichtigung des wegen des Vorhandenseins der Ausrüstungen oder Maschinen zu befördernden höheren Eigengewichts geschaffen werden. Die Mietsgebühren, die gewisse Verwaltungen für die den Transportgebern überlassenen Spezialwagen erheben, sollen ausschließlich diesen Verwaltungen zufallen. Die Bedingungen wurden festgesetzt, denen ein Versender genügen muß, wenn er außerhalb der Eigentumsbahn des Spezialwagens gewisse diesen Wagen betreffende Leistungen sicherstellen will. Die obligatorische Begleitung der von Privatpersonen als Eigentümer oder Mieter benutzten Spezialwagen wurde verlangt. Die Grundsätze wurden aufgestellt, nach denen die Verwaltungen bei Aenderung oder Erstellung von Tarifen über die Beförderung von Maschinenwagen auf ihren Strecken handeln sollen.

Der Ausschuß beschäftigte sich weiter mit den Verpackungsvorschriften im allgemeinen oder für gewisse Güter, die Gegenstand eines bedeutenden internationalen Verkehrs bilden und besonders sorgfältige Behandlung erheischen. Es wurde ein Vorschriftenentwurf aufgestellt, der in

drei Teilen die allgemeinen Bestimmungen über die Verpackung und die Annahme der mangelhaft verpackten Güter, die Verpackungsvorschriften, die Beschaffenheit der Verpackungsmittel und ein Verzeichnis der im internationalen Verkehr am häufigsten zur Beförderung gelangenden Güter und ihre Verpackung umfaßt. Für den Binnenverkehr hatten bereits sämtliche Verwaltungen diesbezügliche Vorschriften, aber für den internationalen Verkehr fehlten sie. Der Ausschuß nahm nach langen Beratungen ein Reglement über die Verpackungsbedingungen für Frachtstücke im internationalen Verkehr an. Bei einem Gut, das offensichtlich Spuren von Beschädigung aufweist, kann demnach die Bahn verlangen, daß der Zustand auf dem Frachtbrief besonders vermerkt wird, andernfalls kann sie die Annahme verweigern. Erkennt der Absender die mangelhafte Verpackung auf dem Frachtbrief an, so trägt er die Haftung. Leicht zerbrechliche Gegenstände dürfen im allgemeinen nur als Wagenladungen befördert werden; bei ihrer Annahme muß die Eisenbahn die Verpackung einer genauen Prüfung unterziehen.

Als Grundlage für die Erstellung der internationalen Tarife sollte ein einheitliches Güterverzeichnis in französischer Sprache mit Uebersetzung in die Sprache aller beteiligten Länder ausgearbeitet werden. Der Ausschuß ging bei der Bearbeitung dieser Frage von dem Güterverzeichnis der französischen Bahnen aus, da es eines der ausgedehntesten ist. Das internationale Warenverzeichnis beschränkt sich auf die Festsetzung einheitlicher Warenbezeichnungen unter Weglassung aller Angaben betreffend die anzuwendenden Tarife; nur solche Waren werden aufgenommen, die den Gegenstand regelmäßiger Transporte im internationalen Verkehr bilden. Da jedes Land das Verzeichnis vor allem in seiner Sprache erhalten will und außerdem die Warenbezeichnungen in denjenigen fremden Sprachen beigefügt sein sollen, die für den internationalen Verkehr des betreffenden Landes von Bedeutung sind, die Einheitlichkeit aber trotzdem gewahrt sein soll, erschien es dem Ausschuß zweckmäßig, die französischen Warenbezeichnungen in alphabetischer Reihenfolge zu numerieren und die gleiche Ware in allen Sprachen mit der gleichen Nummer zu versehen. Erst wenn das internationale Warenverzeichnis erschienen ist und sich praktisch ausgewirkt hat, hat es einen Zweck die

einheitlichen Warenbezeichnungen in die internationalen Tarife der Staaten zu übernehmen.

Der Ausschuß arbeitete weiter an den Verbesserungen bei der Beförderung von Dienstgutsendungen, die ihrer Bedeutung entsprechend mit der größtmöglichen Sicherheit und Schnelligkeit erfolgen soll. Es wurde ein Reglement aufgestellt, welches zunächst die unentgeltliche Beförderung der Dienstgutsendungen vorsieht und den Begriff derselben bestimmt. Nach Art. II dieses Reglements versteht man unter Dienstgutsendungen Briefe und Pakete, die dienstliche Mitteilungen, Drucksachen, Rechnungsmaterial und Pläne zum Dienstgebrauch enthalten und die von und nach einem Verbandsorgan oder einer Verbandsverwaltung gesandt werden; man hat gewöhnliche, eingeschriebene und Eildienstsendungen zu unterscheiden. Die Dienstsendungen sind als solche kenntlich zu machen und die Adresse ist mit lateinischen Buchstaben zu schreiben. Die Beförderung hat mit Einschluß der Expreßzüge sowie unter Beachtung der besten Anschlußmöglichkeiten schnellstens zu erfolgen. Jede Dienstsendung muß mit der Aufschrift einer der drei offiziellen Sprachen — deutsch, französisch und italienisch — versehen sein, der die entsprechende Bezeichnung in der Sprache des Versandlandes vorauszusetzen ist. Die Uebersetzung der Adresse ist nötigenfalls an der Grenze von der betreffenden Verwaltung vorzunehmen, wenn sie nicht in der Sprache des Bestimmungslandes abgefaßt ist.

Auch für die Beförderung des telegrafischen Schriftwechsels der Verwaltungen wurde ein Uebereinkommen betreffend den Diensttelegrammverkehr entworfen. Nach Art. I dieses Uebereinkommens versteht man unter Diensttelegramm solche telegrafische Mitteilungen, die sich aus der Geschäfts- und Betriebsführung einer Verwaltung ergeben und unter Benützung bahneigener Telegrafen- oder Telefonanlagen zwischen Dienststellen der genannten Eisenbahnverwaltungen gewechselt werden. Sie sind gebührenfrei zu befördern.

In seiner Sondersitzung beschäftigte sich der Ausschuß mit der Beförderung von Zeitungen und Zeitschriften mit der Bahn. Da in gewissen Ländern die Postverwaltung für die Zeitungen das Beförderungsvorrecht genießt, diese Beförderung somit dem Postmonopol unterliegt und durch Art. 3 I. Uc. G. Gegenstände, die auch nur in einem der an

der Beförderung beteiligten Staaten dem Postzwang unterworfen sind, von der Beförderung auf Grund des internationalen Uebereinkommens ausgeschlossen sind, stieß die Aufstellung eines internationalen Regimes über die Zeitungsbeförderung auf Schwierigkeiten. Der Ausschuß bestimmte, daß das anzuwendende Regime für die internationale Beförderung von Zeitungen auf der Grundlage des neuen Berner Uebereinkommens beruhen soll und nicht auf dem inneren Recht der einzelnen Länder.

§ 44.

Der Ausschuß für Abrechnungen und Währungen[1]).

Der Ausschuß für Abrechnungen und Währungen tagte seit seiner ersten Sitzung 1922 in Paris jährlich ein- bis zweimal in verschiedenen Städten.

Er befaßte sich mit der Liquidierung der Mieteabrechnungen von Rollmaterial und hielt die Gründung eines oder mehrerer Ausgleichsämter für die Liquidierung der Abrechnungen innerhalb der Eisenbahnverwaltungen für zweckmäßig. Es wurde die Organisation eines allgemeinen Ausgleichsamts besprochen und ein Vorschriftenentwurf für dieses Amt ausgearbeitet. Die Gründung des allgemeinen Ausgleichsamts wurde genehmigt; es hat am 1. I. 1925 seine Tätigkeit aufgenommen und hat seinen Sitz in Brüssel. Ein zwangsweiser Beitritt zum allgemeinen Ausgleichsamt war nicht vorgesehen, ihm wären auch verschiedene Staaten abgeneigt gewesen; der Ausschuß drückte nur den Wunsch aus, daß die Mitgliedverwaltungen des internationalen Eisenbahnverbandes sowie die von diesen verwalteten Ausgleichsämter in möglichst großem Maße und insbesondere für den Ausgleich des Rollmaterials dem allgemeinen Ausgleichsamt beitreten. Die Beteiligung ist also den Mitgliedverwaltungen freigestellt. — Der Ausschuß untersuchte fortlaufend etwaige Verbesserungsmöglichkeiten an der Betriebsweise des allgemeinen Ausgleichsamts. Es wurde ein Telegrammcode ausgearbeitet, der die Gebühren für die Mitteilungen vor allem betreffend die Zusendung der Abrechnungsauszüge auf ein Minimum herabsetzt. In der Zuweisung der Gläubiger an den Schuldner wurde folgende Reihenfolge festgelegt:

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 1. Jahrg., Nov. 1924 bis 6. Jahrg. 1929 und Sitzungsprotokolle.

1. Gläubiger mit gleicher Währung wie der Schuldner,
2. Gläubiger mit stabiler Währung im Vergleich zu der des Schuldners,
3. Gläubiger mit fallender Währung im Vergleich zu der des Schuldners,
4. Gläubiger mit steigender Währung im Vergleich zu der des Schuldners, in dessen Währung jedoch dieser durch den Verkehr her Schuldner ist,
5. Gläubiger in einem Land, welches dem des Schuldners benachbart ist.

Zur Verminderung der Kursrisiken soll der Tag für die Anmeldung der Abschlagsanzahlungen so festgelegt werden, daß deren Regelung noch im gleichen Monat, auf den sie sich beziehen, erfolgen kann. Der Art. 2b der Vorschriften für das allgemeine Ausgleichsamt in Brüssel betreffend die Erwerbung der Mitgliedschaft wird dahingehend erweitert, daß nicht nur jede Eisenbahnverwaltung, die an eine andere internationale Einrichtung als den internationalen Eisenbahnverband angeschlossen ist, sondern auch jedes Transportunternehmen im allgemeinen, welches an einem Verkehr beteiligt ist, dem Eisenbahnen angehören, die dem allgemeinen Ausgleichsamt angeschlossen sind, unter Zustimmung der geschäftsführenden Verwaltung dieser Einrichtung, am allgemeinen Ausgleichsamt teilnehmen können[1]).

Der Ausschuß erörterte weiter das Verfahren zur Festsetzung des Umrechnungskurses bei Gebührenerhebung vom Publikum und legte fest, daß jede Verwaltung zur Deckung der bei der Liquidierung eventl. entstehenden Kursverluste, die vom Publikum für Rechnung der ausländischen Eisenbahn zu erhebenden Gebühren zu einem höheren Kurs als dem Börsenkurs ihres Landes berechnen darf, wenn die Erhöhung sich in vernünftigen Grenzen hält.

Ferner prüfte der Ausschuß die Möglichkeit der Verminderung der Schwierigkeiten bei Erhebung der Fahrgelder und Frachtbeträge sowie bei der Abrechnung und die Möglichkeit der Vereinfachung der Abrechnungen und Maßnahmen zur Vermeidung der Kursverluste.

Was die Berechtigung der Eisenbahn anbelangt, bei Ausgleich der gegenseitigen Schuldforderungen provisorische Abrechnungen — sog. Abschlagszahlungen — zu verlangen, so

[1]) Die Organisation und Tätigkeit des allgemeinen Ausgleichsamts in Brüssel ist im III. Titel dieses Kapitels behandelt.

setzte der Ausschuß den Prozentsatz dieser Abschlagszahlungen auf mindestens 80% fest.

In gleicher Weise wie der Ausschuß für den Personenverkehr, so befaßte sich auch der Ausschuß für Abrechnungen und Währungen mit den Bestimmungen der Grundlagen für eine internationale Statistik der Eisenbahnverwaltungen. Unter allen Fragen von umfassender Tragweite, welche die Eisenbahnen beschäftigen, ist die Frage der internationalen Statistik vielleicht die am meisten umstrittene und hat trotz ihrer anerkannten großen Bedeutung bisher noch keine befriedigende Lösung gefunden[1]). Die Aufstellung einer internationalen Eisenbahnstatistik kam erstmalig im Jahre 1855 auf dem II. Internationalen Kongreß für allgemeine Statistik zur Sprache und wurde seither vielfach erörtert ohne zu greifbaren Resultaten zu führen. Etappenweise ging der Ausschuß in der Bearbeitung dieser heiklen Frage vor. Er beschloß für die Statistik 14 Tafeln aufzustellen, die im Laufe der Zeit erweitert werden sollen. Diese Tafeln erstrecken sich auf die Streckenverhältnisse, die Betriebsmittel — Lokomotiven und Wagen —, die Betriebsleistungen bezüglich des Durchlaufs, die Leistungen im Personenverkehr, die Leistungen im Güterverkehr, den Personalstand, den Verbrauch von Brennstoff und Strom für den Zugbetrieb, die Zahl der Eisenbahnunfälle und Störungen sowie die Zahl der getöteten und verletzten Personen, die Einnahmen aus dem Personenverkehr, die Einnahmen aus dem Güterverkehr, die Gesamteinnahmen, die Betriebsausgaben und die Steuern. Auf diese Tafeln ist die internationale Eisenbahnstatistik augenblicklich beschränkt. Die Schlaf- und Speisewagen der internationalen Schlafwagengesellschaft und der Mitropa sollen nicht in die Statistik der Eisenbahnverwaltungen aufgenommen werden; diese Gesellschaften sollen ihren Bestand und die Achszahl ihrer auf den Bahnlinien des internationalen Eisenbahnverbandes laufenden Wagen gesondert bekanntgeben.

Die Bestimmungen über die Abschlagszahlungen beim Güterverkehr wurden vom Ausschuß dahingehend geändert, daß keine Abschlagszahlungen geleistet werden, wenn deren Betrag nicht mindestens 5000 Goldfranken (ein Goldfranken $= \frac{1}{5{,}18}$ Dollar) beträgt.

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 1. Jahrg., Nr. 7 und 8, Mai/Juni 1925. S. 27.

Zur Vereinheitlichung der bestehenden Abrechnungsvorschriften für die verschiedenen Personen-, Gepäck- und Güterverkehre stellte der Ausschuß ein Reglement betreffend Abrechnungsvorschriften für den internationalen Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Güterverkehr auf; es bedeutet einen großen Fortschritt auf dem Wege der Vereinheitlichung der Abrechnungsvorschriften und findet Anwendung zwischen den dem Allgemeinen Ausgleichsamt in Brüssel angehörenden Verwaltungen und zwischen den am internationalen Eisenbahnverband beteiligten, dem Ausgleichsamt nicht angehörenden Verwaltungen, ausgenommen die Anmeldungen der Abrechnungen an dieser Stelle. Das Reglement enthält vier Kapitel; sie treffen Bestimmungen über die Bildung der Abrechnungen aus dem Erlös der verschiedenen Fahrausweise im Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr, über gemeinsame Bestimmungen für die Abrechnung aus diesen Verkehrsarten, über Anteilsberechnung, Zusendung der Rechnungen und der angesammelten Fahrausweise sowie Prüfung der Rechnungen, ferner Bestimmungen über Abfertigungsarten und Aufstellung der Rechnungen, über Einsendung der Rechnungsunterlagen sowie sonstige verschiedene Bemerkungen.

§ 45.

Der Ausschuß für Austausch des Rollmaterials[1]).

Der Ausschuß für Austausch des Rollmaterials tagte seit seiner ersten Sitzung 1922 in Paris in verschiedenen Städten alljährlich einmal.

Bezüglich der einheitlichen Vorschriften für die Benutzung von Privatwagen im internationalen Verkehr vom doppelten Gesichtspunkt der Tarifbedingungen und des Materialaustausches aus, beschloß der Ausschuß, daß die Rückbeförderung eines beschädigten Privatwagens genau wie bei bahneigenen Wagen kostenfrei zu erfolgen hat.

Der Ausschuß befaßte sich ferner mit Fragen über den Widerstand der Kupplungen, über Faltenbälge und Uebergangsbrücken sowie Pufferscheiben, über die Vereinheitlichung der in § 25 der technischen Einheit vorgesehenen Bezeichnungen — Wahl eines Zeichens, welches an denjenigen Fahrzeugen anzubringen ist, welche den vom Ausschuß

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 1. Jahrg, Nov. 1924 bis 6. Jahrgang 1929 und Sitzungsprotokolle.

für technische Fragen gestellten Bremsbedingungen nicht entsprechen und über die Wahl einer allgemeinen einheitlichen Verschlußvorrichtung für die Türen der Personenwagen.

Er beschäftigte sich ferner mit der Liquidierung der Mietrechnungen von Rollmaterial zwischen den Eisenbahnverwaltungen, mit der internationalen Vereinheitlichung der Bezeichnungen der hauptsächlichsten Gattungen der zum gegenseitigen Gebrauch bestimmten Fahrzeuge sowie mit Gebrauchseinschränkungen von gewissen Einzelheiten, die Anlaß zu Irrtümern geben, wie z. B. Vorzeichen. Die verschiedenen Verwaltungen sollen ohne weiteres, einzig auf Grund der Gattungszeichen und Merkmale eines Fahrzeugs dessen Verwendungsart für den internationalen Verkehr ersehen können. Es wurden allgemeine Prinzipien aufgestellt, die die Verwaltungen bei der Klasseneinteilung ihrer Fahrzeuge befolgen sollen.

Die Bestimmungen der Grundlagen für eine internationale Statistik der Eisenbahnverwaltungen wurden auch von diesem Ausschuß erörtert und die in dieser Frage getroffenen Beschlüsse gebilligt.

§ 46.

Der Ausschuß für technische Fragen[1]).

Die Sitzungen des Ausschusses für technische Fragen fanden ein- bis zweimal jährlich in verschiedenen Städten statt. Die jeweils zur Behandlung gelangenden Fragen werden in verschiedenen Abteilungen, die ihre Sitzungen gesondert abhalten, erörtert. Der Ausschuß ist gegliedert in die Abteilungen für Elektrotechnik, für Rollmaterial, für Rollmaterial-Bahnerhaltung und für Gleiswesen.

Er befaßte sich mit der Vereinheitlichung der Vorkehrungen für die Betätigung von Handbremsen von den Fahrzeugen sowie vom Bahnkörper aus, mit der Vereinheitlichung der Signal- und Laternenträger, mit der Wahl einer allgemeinen, einheitlichen Verschlußvorrichtung für die Türen der Personenwagen, mit der Vereinheitlichung der Rechnungsgrundlagen und Vorschriften für Eisenbahnbrücken und Oberbau zur Erzielung eines ungehinderten Uebergangs der Fahrzeuge, mit der Einführung der automa-

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 1. Jahrg., Nov. 1924 bis 6. Jahrg. 1929 und Sitzungsprotokolle.

tischen Mittelkupplung, mit dem Verschluß der Güterwagen zur möglichsten Verhinderung der Einbrüche, mit dem Schutz der Telefon- und Telegrafenleitungen gegen die Störungseinwirkungen der Starkströme oder Hochspannungsleitungen und besonders der elektrischen Eisenbahnleitungen, mit der Prüfung und Feststellung der dynamischen Wirkungen des Rollmaterials auf die Eisenbahnbrücken zur Förderung des internationalen Verkehrs von Wagen mit großem Ladevermögen und mit der Dampfheizung der Züge sowie mit der Aufstellung der Grundlagen für eine internationale Statistik der Eisenbahnverwaltungen.

Was die Pufferscheiben, Faltenbälge und Uebergangsbrücken anbelangt, so beschloß der Ausschuß, daß dem Uebereinkommen betreffend Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr eine neue Anlage zur Bestimmung der Rechnungselemente für die Ausmessungen der Pufferteller beigefügt werden soll; er setzte ferner die Bestimmungen der letzten Linie fest, welche den Puffern stets entsprechen soll.

Zur Vereinheitlichung der in § 25 der technischen Einheit vorgesehenen Bezeichnungen — Wahl eines Zeichens, welches auf denjenigen Fahrzeugen anzubringen ist, welche den vom Ausschuß gestellten Bremsbedingungen nicht entsprechen, wurde eine Liste der Bezeichnungen aufgestellt, die den internationalen Verkehr interessieren und die erwünschte Reihenfolge sowie der Platz der Anbringung auf den Fahrzeugen bestimmt, wobei den Verwaltungen in dieser Hinsicht die größte Freiheit gelassen wurde.

Zur Frage der Auswechselbarkeit der Bremsklötze beschloß der Ausschuß die Verwendung einer abnehmbaren Sohle; zur Frage betreffend Vorrichtungen zur Uebergangserleichterung von einer Bremshütte zu einer anderen Bremshütte zwecks gleichzeitiger Bedienung zweier Bremsen empfahl er die Güterwagen mit tiefliegendem Bremshaus so anzuordnen, daß der Uebergang von einem Bremshaus zum benachbarten erleichtert wird und von einem Bremser beide bedient werden können.

Auch die Heizung der Züge auf elektrisch betriebenen Strecken beschäftigte den Ausschuß. Es wurden Vorschriften aufgestellt, die nur für diejenigen Verwaltungen bindend sein sollen, die gekommen sind, sich mit der elektrischen Heizung derjenigen Personenwagen zu befassen, welche sie

für ihren unmittelbaren gegenseitigen Verkehr verwenden. Für die Beheizung wurden Vorsichtsmaßregeln zum Schutze vor Eingriffen Unberufener getroffen.

Dem Studium der Frage über die Verwendung im internationalen Verkehr von verwaltungs- oder privateigenen Fahrzeugen, die mit besonderen Ausrüstungen und gegebenenfalls mit Krafterzeugungsvorrichtungen zur Frischhaltung der Güter während des Transports versehen sind, widmete sich dieser Ausschuß ebenfalls. Es wurde ein Entwurf ausgearbeitet über Sicherheitsvorschriften für Güterwagen mit Verbrennungsmotoren, für Güterwagen mit elektrischer Ausrüstung für die Beleuchtung oder Entlüftung, für Güterwagen, die zum Betrieb ihrer Sondereinrichtungen Flaschen mit gepreßtem Gas mit sich führen und für Güterwagen mit Heizeinrichtungen. Diese Vorschriften sollen denjenigen Verwaltungen als Richtschnur dienen, welche Vereinbarungen über die gegenseitige Uebernahme von Güterwagen abschließen, die mit Sondereinrichtungen zur Erhaltung empfindlicher Güter während der Beförderung ausgerüstet sind und besonderer Wartung bedürfen.

Zur Einführung zweiteiliger Bremsklötze mit feststehendem Halter und einer mit diesem verbundenen auswechselbaren Sohle wurde eine bindende Vorschrift aufgestellt, derzufolge Personen- und Gepäckwagen, die für den internationalen Verkehr bestimmt sind und nach dem 1. I. 1930 gebaut werden, nur mit zweiteiligen Bremsklötzen ausgerüstet sein dürfen, deren Form und Art genau bestimmt ist; für die vorher gebauten Personen- und Gepäckwagen wird das Gleiche empfohlen, sofern sie für den internationalen Verkehr bestimmt sind. Für die Güterwagen wird dann das Gleiche beschlossen.

Zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der Wagenkupplungen der im internationalen Verkehr zugelassenen Fahrzeuge empfahl der Ausschuß den Verwaltungen eine möglichst schnelle Verstärkung der vorhandenen Wagenkupplungen.

Eine wichtige vom Ausschuß bearbeitete Frage war die internationale Vereinheitlichung der Streckensignale in geeigneter Nähe von Wegübergängen bei Beseitigung der Ueberwachung. Die Wahl der Farben für die Lichter der Warnungssignale, welche anzeigen, ob die Straße frei ist oder nicht, die Nützlichkeit einer Regelung der Verwendung der

roten Lichter für die Kraftfahrzeuge sowie die Nützlichkeit eines einheitlichen Anstrichs der Pfähle der Vorsignale, der Schranken und Warnungssignale wurden erörtert, aber eine Einigung konnte nicht erzielt werden; es kamen nur Empfehlungen zustande. Nur was die Wahl der Vorsignale, die auf den elektrisch betriebenen Strecken zu verwenden sind, anbelangt, so wurden Signale angenommen, die grundsätzlich auf allen elektrisch betriebenen Strecken bindend sein sollen.

Auf dem Gebiete der elektrischen Zugbeförderung machte der Ausschuß Untersuchungen über die Festsetzung der Stromspannungshöhe, über die Festlegung der Höhe des Fahrdrahts über der Schienenoberkante und über die Vereinheitlichung der Einrichtungen zur Warnung vor dem Berühren der unter Hochspannung stehenden Teile und die Erdung aller Einrichtungen, die auf dem Wagendach angebracht sind. Es wurden überall bindende Vorschriften erlassen; beim letzten Punkt sind die Vorschriften nur für die neuen Wagen bindend, an den vorhandenen Wagen ist gelegentlich der nächsten großen Ausbesserung die Erdung dieser Metallteile durchzuführen.

Bezüglich der Gewichtsmerkmale für die im internationalen Verkehr zugelassenen Güterwagen und der Verbesserung der allgemeinen Begrenzungslinie wurden bindende Vorschriften aufgestellt, denen die Güterwagen vom 1. I. 1930 ab genügen müssen; eine Verstärkung des Oberbaus sowie des Unterbaus wurde empfohlen, daß der Verkehr von Wagen erlaubt werden kann, die bestimmt festgelegten Werten entsprechen. Für Güterwagen wurde eine bestimmte allgemeine Begrenzungslinie festgesetzt.

Zur Frage der Einführung und des Betriebs der durchgehenden Güterzugsbremse stellte der Ausschuß 33 neue Bedingungen auf, deren Aufnahme in die technische Einheit anstelle des Berner Programms von 1909 er anstrebte. Die Kunze-Knorr-, die Westinghouse- und die Drolshammer-Bremse sollten im internationalen Verkehr zugelassen werden, da diese die Bedingungen erfüllen. Die neuen Bedingungen sollten nur für das neue und mit der durchgehenden Bremse auszurüstende Material verbindlich sein und für das vorhandene Material nur als Empfehlung gelten. Der Ausschuß beschloß ferner, daß die Bremsfähigkeit der Güterwagen durch eine an den Fahrzeugen nach genau festgeleg-

ten Bedingungen angebrachte Anschrift des Bremsgewichts ausgedrückt werden soll; auch bezüglich der Notbremse wurden Bestimmungen getroffen.

Der Ausschuß beschloß weiter, daß auf den Güterwagen, die mit durchgehender Leitung für die elektrische Heizung ausgerüstet sind, als besonderes Kennzeichen ein gelb gestrichenes Zeichen als verbindlich erklärt werden soll.

Sodann untersuchte er die Fragen von allgemeinem Interesse für die elektrische Beleuchtung der Personenwagen. Ueber die Erzeugung der Energie, die Sicherheitsvorrichtungen, die Beleuchtungsapparate — Abmessungen und Merkmale —, die Abteilschalter, die Notbeleuchtung, die Ersatzteile, die Anschriften, den Schaltplan u. a. wurden teils bindende Vorschriften, teils Empfehlungen beschlossen[1]).

Die Ausschüsse für den Güterverkehr und den Austausch des Rollmaterials sowie in einigen Fällen der Ausschuß für technische Fragen traten bisweilen zu gemeinsamen Sitzungen zusammen und behandelten die ihnen gemeinsamen Fragen, die sich vor allem auf die Privatwagen sowie auf die Aufstellung eines einheitlichen Vorschriften- und Tarifsystems für Kühl-, Gefrier- und Wärmeschutzwagen bezogen.

III. Titel

Das allgemeine Ausgleichsamt für Eisenbahnabrechnungen in Brüssel (B. C. C.).

§ 47.

Die Entwicklungsgeschichte der Ausgleichsämter.

Wenn zwei Eisenbahnen infolge gegenseitigen Anschlusses in Verkehrsbeziehungen zueinander traten, hatten sie die verschiedensten Angelegenheiten gegenseitig und gemeinsam zu bereinigen und ergab sich daraus für sie die Notwendigkeit Abrechnungen aufzustellen[2]). Wenn z. B. ein Eisenbahnwagen auf die Bahnstrecke einer anderen Verwaltung übergeht, fordert die Eigentumsverwaltung von dieser eine Mietgebühr für die Benutzung ihres Materials.

Zur Reglementierung des Rollmaterialaustausches und zur Liquidierung der diesbezüglichen Abrechnungen grün-

[1]) Sitzungsprotokolle Anhang I.

[2]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 1. Jahrg., Nr. 4, Febr. 1925, S. 6/8.

deten die englischen Eisenbahngesellschaften bereits 1842 unter sich das Clearing-House. Zum gleichen Zweck erfolgte im Laufe der Jahre die Gründung von Ausgleichsämtern im Bereich vieler Eisenbahnverwaltungen; es sei nur an das Ausgleichsamt des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, an das Wiener Zentralamt, an das gemeinsame Kontrollamt in Paris, an das Brüsseler Amt, welches 1885 gegründet wurde und an das Belgrader Amt gedacht.

Im allgemeinen vereinigten diese Aemter nur alle Rechnungsunterlagen und stellten sie die Schuld- und Guthabensaldi der angeschlossenen Verwaltungen auf; mit der Regelung der Saldi selbst befaßten sich dagegen diese Ausgleichsämter mit Ausnahme von England und Rußland noch nicht.

Haben schon vor dem Krieg die Abrechnungen in den verschiedenen Landeswährungen Schwierigkeiten verursacht, obwohl die Geldsorten weniger zahlreich waren und vor allem einen stabilen Kurs besaßen[1]), so gestalteten sich die Verhältnisse nach dem Krieg noch schwieriger, da durch die Entstehung neuer Länder neue Geldsorten geschaffen wurden und die wirtschaftlichen Folgen des Kriegs die Kurse unsicher gestalteten. Deshalb ergab sich noch dringender die Notwendigkeit eines allgemeinen Ausgleichsamts, denn durch das Ausgleichsverfahren wird alles vereinfacht und der kostspielige Ankauf von fremden Devisen auf ein Minimum zurückgeführt.

Die meisten Aemter, die vor dem Kriege bestanden haben, nahmen nach Beendigung desselben ihre Tätigkeit aufs neue auf und außerdem wurden neue Aemter gegründet wie z. B. das Pariser Amt im Jahre 1919.

Das Brüsseler Amt war durch verschiedene Umstände verhindert, seine Tätigkeit nach Kriegsende wieder aufzunehmen.

§ 48.

Der Zweck und die Tätigkeit des Allgemeinen Ausgleichsamts für Eisenbahnabrechnungen in Brüssel.

Die Gründung des allgemeinen Ausgleichsamts für Eisenbahnabrechnungen in Brüssel, das seit 1. I. 1925 besteht, geht zurück auf einen Beschluß des Ausschusses für Abrechnungen und Währungen des internationalen Eisenbahnverbands.

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 1. Jahrg., Nr. 4, Febr. 1925, S. 9.

Es steht unter der Leitung der belgischen Staatsbahnen und hat für die ihm beigetretenen Verwaltungen in den unter diesen vereinbarten Angelegenheiten den Geldausgleich in allen Währungen durchzuführen.

Für das B. C. C. bestehen eigene Vorschriften, deren neuer Text 1925 in der Versammlung des Ausschusses für Abrechnungen und Währungen des internationalen Eisenbahnverbandes in Como festgelegt und genehmigt wurde[1]). An diesem Amt können nach Art. 2 der Vorschriften alle dem internationalen Eisenbahnverband als Mitglied oder als Anhangverwaltungen angegliederten Eisenbahnverwaltungen angehören, ferner jede an einem andern internationalen Organ als dem internationalen Eisenbahnverband beteiligte Eisenbahnverwaltung vorbehaltlich der Genehmigung durch die geschäftsführende Verwaltung, ferner die bereits bestehenden Ausgleichsämter sowie die Ausgleichsämter, die für gewisse internationale Verkehrsgruppen oder alle sonstigen Abrechnungen nach Vereinbarung zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen gegründet werden können.

Die Anmeldungen der Beträge können grundsätzlich nur nach gegenseitigem Einverständnis der beteiligten Verwaltungen erfolgen; einzelne Ausnahmen bestehen (Art. 4). Die Anmeldungen haben gemäß Art. 6 getrennt nach Geldsorten zu erfolgen. Spätestens zwei Werktage nach Schluß der Ausgleichung — die Frist betrug zuerst 4 Tage und wurde in Anbetracht der Kursschwankungen vom Amte selbst deshalb herabgesetzt — schickt das Ausgleichsamt jeder beteiligten Verwaltung einen Kontoauszug, auf dem die ausgeglichenen Beträge in der angemeldeten sowohl als auch in der Doliarwährung und der angewandte Umrechnungskurs ersichtlich sind (Art. 10). Die Liquidierungen erfolgen durch Vermittlung der belgischen Nationalbank in Brüssel. Wenn die rückständige Verwaltung ihre Schulden am Fälligkeitstage der Ausgleichung, auf die das Guthaben des belgischen Staats übertragen wurde, nicht geregelt hat, so schickt das Ausgleichsamt dieser Verwaltung eine Mahnung, wie Art. 21 besagt. Begleicht die rückständige Verwaltung ihre Schulden innerhalb der vorgeschriebenen Frist wieder nicht, wird sie vom allgemeinen Ausgleichsamt ausgeschlossen; von dem Ausschluß werden sämtliche beteiligten Verwaltungen benachrichtigt und werden vom Tage des Ausschlusses an kei-

[1]) Sitzungsprotokolle Anhang IV.

nerlei Anmeldungen, weder Schulden noch Guthaben, von Seiten der rückständigen Verwaltung mehr angenommen (Art. 22).

Die Kündigungsfrist beträgt 6 Monate; hierbei ist die geschäftsführende Verwaltung nach Art. 29 zu benachrichtigen. Jede austretende Verwaltung bleibt für alle Zahlungen haftbar, welche sich während der Zeit ihrer Beteiligung am Allgemeinen Ausgleichsamt ergeben (Art. 30).

7. Kapitel

Die internationale Handelskammer.

§ 49.

Die Bedeutung, die Organisation und das Arbeitsgebiet der internationalen Handelskammer.

Im Anschluß an die internationalen Eisenbahnverwaltungsverbände muß noch der internationalen Handelskammer Erwähnung getan werden, da auch sie sich mit der Regelung internationaler Eisenbahnfragen befaßt. Sie steht unter den großen internationalen Wirtschaftvertretungen und wirtschaftsfördernden Organisationen mit an erster Stelle[1]).

Die internationale Handelskammer wurde im Jahre 1920 gegründet und setzt sich aus Organen der Industrie, des Handels und der Banken zusammen. Ihre wichtigsten Organe sind der Verwaltungsrat, der Kongreß und das Generalsekretariat mit dem Sitze in Paris. In Anbetracht der Vielseitigkeit der Tätigkeit der internationalen Handelskammer sind außerdem zur Bearbeitung der verschiedenen Fragen, mit denen sich die Handelskammer beschäftigt, noch besondere Ausschüsse vorhanden, die die Anträge für die Kongresse vorbereiten.

So besteht z. B. ein Ausschuß für die Beseitigung der Handelshemmnisse, der sich mit dem Fremden- und Niederlassungsrecht, der Beseitigung der Hindernisse, die sich aus den Einfuhr- und Ausfuhrverboten ergeben, mit der Vereinheitlichung und Verbesserung der technischen Zollfragen, mit dem Studium der internationalen Industrievereinbarungen, Preis- und Kreditfragen sowie der Freizügigkeit der Rohstoffe befaßt. Der internationale Ausschuß für Beseiti-

[1]) Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 67. Jahrgang 1927, Nr. 4, S. 103.

gung von Handelserschwerungen befaßt sich auch mit Eisenbahnfragen. Des weiteren besteht ein Ausschuß für den internationalen Zahlungsausgleich, ein Ausschuß für Scheck- und Wechselrecht und ein Ausschuß für Fragen des gewerblichen Rechtsschutzes. Auch auf dem Gebiete des Verkehrs sind Ausschüsse tätig, wie der Ausschuß für den Eisenbahntransport. Seine Aufgaben sind die Vereinheitlichung der allgemeinen Tarifbestimmungen, die Aufstellung eines einheitlichen internationalen Güterverzeichnisses, die Beschaffung gleichmäßiger Wagentypen, die Einführung der 24-Stunden-Rechnung usw. Der Ausschuß steht in Verbindung mit dem internationalen Eisenbahnverband.

Der Kongreß der internationalen Handelskammer tritt alle 2 Jahre an verschiedenen Orten zusammen. Der erste Kongreß seit der Gründung der internationalen Handelskammer fand 1921 in London statt.

Auf dem zweiten Kongreß 1923 in Rom wurde die Gründung des oben erwähnten Komitees für internationale Eisenbahntransporte beschlossen, ferner die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen besprochen; die Tagung war gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen, aber für die Gleichmäßigkeit ihrer Einrichtungen. Der Kongreß forderte weiter die Aufhebung des Paßzwangs.

Im Jahre 1925 fand der Kongreß in Brüssel statt. Was den Eisenbahntransport anbelangt[1]), so empfahl der Kongreß die schnellstmögliche Unterzeichnung der Berner Uebereinkommen sowie des Uebereinkommens und des Statuts des internationalen Eisenbahnregimes, welches 1923 in Genf aufgestellt worden war, und die Weiterentwicklung der internationalen Tarife. Des weiteren wurde die Anordnung besonderer Maßnahmen empfohlen, um durch direkte Verkehrsmethoden die größtmögliche Erleichterung für alle regelmäßigen und bedeutenden Eisenbahn-Seeverkehrsströmungen zu erreichen. In die Fahrscheinhefte sollten Fahrscheine für Seereisen aufgenommen werden, die im Anschluß an die Landreisen unternommen werden können. Bezüglich der Bezettelung der Güter und Wagen mit dem Namen und der Adresse des Empfängers wurde die rücksichtsvolle Handhabung der diesbezüglichen Vorschriften empfohlen, da auch das Geschäftsgeheimnis gewahrt werden muß.

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 1. Jahrg., Nr. 10, Aug. 1925, S. 13.

Auf dem vierten, 1927 in Stockholm tagenden Kongreß der internationalen Handelskammer, die sich seit ihrer Gründung gewaltig entwickelt hatte, wurden auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens die Beförderungshindernisse sowie Fragen[1]) betreffend die internationalen Tarife, ein einheitliches Güterverzeichnis, die einheitliche Bauart des Rollmaterials, den 24-stündigen Fahrplan und die Sommerzeit erörtert und Empfehlungen angenommen.

3. Hauptstück

Die internationalen Konferenzen zur Regelung der Eisenbahnfragen.

1. Kapitel

Die Konferenzen unter den Auspizien des Völkerbunds.

§ 50.

Die erste Konferenz für Verkehr und Durchfuhr 1921 in Barcelona.

Der Völkerbundsrat hatte eine besondere Kommission bestellt, welche in Ausführung des Art. 23 e der Völkerbundssatzung die in den Art. 338 und 379 des Versailler Vertrags vorgesehenen Konventionen zu beraten und vorzubereiten hatte[2]).

Diese Kommission bearbeitete die betreffenden Punkte und reichte in einem Grünbuch ein gemeinsames Reglement für die Organisation der Generalkonferenzen und des ständigen Ausschusses für Verkehr und Transit, sowie Entwürfe von Uebereinkommen über die Transitfreiheit, über eine internationale Ordnung der Binnenschiffahrt, über das Flaggenrecht der Binnenstaaten, über eine internationale Ordnung des Eisenbahnwesens und ferner eine Erklärung mit Bezug auf die internationale Ordnung der Seehäfen ein[3]). In dem Entwurf über die internationale Ordnung des Eisenbahnwesens, der der Konferenz vorgelegt wurde, waren Verkehrserleichterungen betreffend die Behandlung von Fracht-

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 3. Jahrg., Nr. 10, Okt. 1927, S. 394.

[2]) Siehe § 21.

[3]) Zeitschrift für den intern. Eisenbahntransport, 29. Jahrg., Nr. 4, April 1921, S. 63 ff.

gütern und Poststücken sowie der Reisenden, Maßnahmen bezüglich des Fahrmaterials zur Erleichterung des gegenseitigen Austausches, der Abschluß von Einzelübereinkommen im Falle des Nichtvorhandenseins internationaler Uebereinkommen sowie einige allgemeine Einzelbestimmungen vorgesehen.

Zu den von dieser Kommission geleisteten Arbeiten nahm die erste Konferenz für Verkehr und Durchfuhr in Barcelona Stellung; sie wurde durch den Völkerbundrat einberufen; an ihr nahmen Vertreter von 44 Staaten teil[1]). Deutschland war anfangs nicht zur Teilnahme an der Konferenz mit eingeladen worden — ein in Anbetracht der bedeutsamen, die Verkehrsprobleme aller Länder berührenden Fragen, die auf der Konferenz besprochen wurden, großer Mangel —, wurde aber später doch zugezogen, wenn es auch noch nicht als gleichberechtigt anerkannt wurde.

Die Konferenz nahm zuerst die Geschäftsordnung der Hauptkonferenzen und des beratenden Fachausschusses für Verkehrswesen und Durchfuhr sowie die Satzungen der Organisation für das Verkehrswesen und die Durchfuhr entsprechend dem Entwurf der vorbereitenden Kommission an[2])

Die Organisation hat ihren Satzungen zufolge den Auftrag, die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Verkehrswesens und der Durchfuhr zu erleichtern und insbesondere dem Rat und der Versammlung des Völkerbunds bei der Erfüllung der Aufgaben, die dem Verband auf diesem Gebiete zugewiesen wurden, zur Seite zu stehen. Sie übt ihre Tätigkeit aus durch ordentliche und außerordentliche Hauptkonferenzen und durch Teilkonferenzen, durch den beratenden Fachausschuß für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr sowie durch ein ständiges Sekretariat, das dem Generalsekretariat des Völkerbunds unterstellt ist. Im Sekretariat sind vertreten die Völkerbundsmitglieder sowie die Staaten, die nicht Völkerbundsmitglieder sind aber

[1]) Albanien, Belgien, Bolivien, Brasilien, Bulgarien, Chile, China, Columbien, Costa-Rica, Cuba, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien mit Neuseeland und Indien, Guatemala, Haiti, Honduras, Italien, Japan, Lettland, Litauen, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Oesterreich, Panama, Paraguay, Persien, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Jugoslawien, Spanien, Tschecho-Slowakei, Ungarn, Uruquay, Venezuela.

[2]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 4. Jahrg., Nr. 7, Juli 1928, S. 245.

durch einen Beschluß der Versammlung zur Teilnahme an der Organisation des Verkehrswesens und der Durchfuhr zugelassen worden sind. Die Zeit des Zusammentritts der Hauptkonferenzen zu ordentlichen Sitzungen ist durch die Satzungen auf 4 Jahre festgesetzt. Außerordentliche Sitzungen können auf Einberufung durch den Völkerbundsrat oder auf Antrag seitens mindestens der Hälfte der Völkerbundsmitglieder hin anberaumt werden. Die Tagesordnung wird vom beratenden Fachausschuß für Verkehrswesen und Durchfuhr vorbereitet; gewisse Punkte der Tagesordnung sind obligatorisch.

Was den beratenden Fachausschuß für Verkehrswesen und Durchfuhr anbelangt, so bestimmen die Satzungen, daß er sich aus den von den Völkerbundsmitgliedern ernannten Vertretern und gegebenenfalls aus Vertretern der Organisationen, die nicht Völkerbundsmitglieder sind, zusammensetzt. Die dauernden Ratsmitglieder des Völkerbunds, zu denen seit 1926 auch Deutschland gehört, sollen je ein Mitglied des Ausschusses stellen, da die genannten Staaten über die größten Mittel zur Durchführung der Beschlüsse verfügen. Die Vertreter der nicht ständigen Ratsmitglieder einer ordentlichen Hauptkonferenz bestimmen unter Ausschluß der ständigen Ratsmitglieder — um nicht von diesen beeinflußt zu werden — diejenigen Staaten, welche neben den ständigen Ratsmitgliedern die Ausschußmitglieder zu stellen haben. Der hauptsächlichste Unterschied zwischen der Hauptkonferenz und dem Fachausschuß ist der, daß in der Konferenz alle Vertreter der Völkerbundsmitglieder vereinigt sind, die ihren Regierungen gegenüber verantwortlich sind und sogar bindende Anweisungen von diesen erhalten können, während sich der Ausschuß aus Mitgliedern zusammensetzt, die unabhängig sein müssen[1]). Dem Fachausschuß stehen eine Reihe von Unterausschüssen zur Seite, von denen einer die Angelegenheiten des Eisenbahnwesens bearbeitet. — Die Konferenz von Barcelona untersuchte sodann die Entwürfe der internationalen Uebereinkommen, die vom Ausschuß für die Freiheit des Verkehrswesens und der Durchfuhr vorbereitet worden waren. Sie stellte ein Uebereinkommen über die Ordnung der Binnenschiffahrtswege von internationaler Bedeutung mit einem Zusatzprotokoll betreffend nationale

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 4. Jahrg., Nr. 7, Juli 1928, S. 247.

Binnenschiffahrtswege und einer Erklärung über die Anerkennung der Schiffsflaggen von Staaten ohne Meeresküsten auf sowie ein Uebereinkommen und ein Statut über die Transitfreiheit.

Art. 1, Abs. 1 dieses Statuts definiert den Begriff der Durchfuhr[1]): „Als die Gebiete unter der Souveränität oder Oberhoheit eines der vertragsschließenden Staaten transitierend werden angesehen Personen, Reisegepäck, Waren, Fluß- und Seeschiffe, Fuhrwerke, Eisenbahnwagen und sonstige Verkehrsmittel, deren Reise durch die genannten Gebiete, sei es nun mit oder ohne Umladung, mit oder ohne Umschlag, mit oder ohne Wechsel der Beförderungsweise durchgeführt, nur ein Stück einer Gesamtreise ist, die außerhalb der Grenzen des Landes, durch das die Durchfuhr erfolgt, begonnen hat und jenseits dessen Grenzen beendet werden muß." In den weiteren Artikeln des Statuts ist festgelegt der Grundsatz der Durchfuhrfreiheit für alle vertragschließenden Staaten untereinander, der gleichen Behandlung und der Aufstellung von Durchfuhrtarifen; Ausnahmen von den allgemeinen Grundsätzen bei besonderen Waren erlaubt das Statut; auch die Streitschlichtung ist geregelt. Das Abkommen ist eine feste Grundlage für neue Abkommen auf diesem Gebiet.

Die Konferenz empfahl schließlich die Ausarbeitung einer Konvention über das internationale Eisenbahnwesen binnen zwei Jahren und die gleichzeitige Fertigstellung einer Konvention über die Seehäfen unter internationaler Aufsicht; sie äußerte noch eine Reihe anderer Wünsche, deren Aufzählung den Rahmen dieser Arbeit überschreiten würde.

Ein gewaltiges Stück Arbeit ist in Barcelona geleistet worden, besonders wenn man bedenkt, daß die Auffassungen der vielen auf der Konferenz vertretenen Staaten oft sehr weit auseinander gingen.

§ 51.

Die zweite Konferenz für Verkehr und Durchfuhr 1923 in Genf.

Im Anschluß an die Konferenz in Barcelona befaßte sich der beratende Fachausschuß für Verkehrswesen und Durch-

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 1. Jahrg., Nr. 1, Nov. 1924, S. 27.

fuhr entsprechend den Empfehlungen dieser Konferenz mit der Ausarbeitung der Entwürfe zu einem Uebereinkommen und Statut über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen und über die internationale Rechtsordnung der Seehäfen.

Der Wortlaut des Uebereinkommens und des Statuts über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen wurde auf der zweiten Verkehrs- und Durchfuhrkonferenz, die am Sitze des Völkerbunds in Genf tagte, aufgestellt. Zur Teilnahme an dieser Konferenz wurden nicht nur die Völkerbundsmitglieder, sondern alle anerkannten Staaten eingeladen; unter den 39 Teilnehmern befand sich auch ein Vertreter Deutschlands. Für Deutschland erlangte das Uebereinkommen und Statut über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen durch Reichsgesetz vom 31. X. 1927 Geltung (RGBl. 1927, Teil II, S. 909 ff.).

Das Uebereinkommen über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen bildet den formellen Teil der ganzen Abmachungen[1]). Es hat 10 Artikel; in diesen sind vor allem behandelt die Annahme des Statuts, der Beitritt, die Ratifikation, das Inkrafttreten, die Kündigung, die Revision etc. Die aus dem Versailler Vertrag und gleichartigen Verträgen sich ergebenden Rechte und Pflichten bleiben gemäß Art. 2 des Uebereinkommens unberührt.

Das Statut über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen bildet den materiellen Teil der ganzen Abmachungen; es ist in 6 Teile zergliedert[2]). Der erste Teil des Statuts behandelt die internationalen Eisenbahnverbindungen; die Einheitlichkeit des Betriebs zwischen den bestehenden Linien soll gesichert und ihre Verbesserung sowie der Bau neuer Linien erleichtert werden (Art. 1). In Art. 2 wird die Errichtung von gemeinschaftlichen Grenzbahnhöfen empfohlen; sodann sind Maßnahmen, die zur Ausdehnung des internationalen Verkehrs ergriffen werden sollen, aufgezählt wie z. B. die Verwendung durchgehender Züge und Wagen beim Personenverkehr, die Erleichterung von Paß- und Zollförmlichkeiten.

[1]) Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 67. Jahrgang 1927, Nr. 50, S. 1370.

[2]) Zeitschrift für den intern. Eisenbahntransport, 31. Jahrg., Nr. 12, Dez. 1923, S. 292 ff.

Der zweite Teil des Statuts befaßt sich mit der gegenseitigen Benutzung des Rollmaterials und mit der Technischen Einheit; die Vorschriften sind allgemein gehalten — wie die des ersten Teils; es ist festgelegt, daß Länder mit einheitlichem, durchgehenden Eisenbahnnetz und mit gleicher Spurweite diesbezügliche Abkommen treffen; beim Bau und der Unterhaltung des Rollmaterials sowie der Beladung der Güterwagen soll die technische Einheit im besonderen Maße durchgeführt werden.

Der dritte Teil des Statuts legt das Verhältnis zwischen der Eisenbahn und dem Publikum klar; Vereinbarungen über den Abschluß eines einheitlichen Vertrags für die gesamte Beförderung sollen gemäß Art. 14 begünstigt werden.

Der vierte Teil des Statuts regelt die Frage der Tarife; es ist das Prinzip der Tariffreiheit nach den durch die Gesetzgebung der verschiedenen Staaten zugelassenen Grundsätzen aufgestellt, doch müssen sie hinsichtlich ihrer Höhe und Anwendungsbestimmungen vernünftig gehalten sein; auch dürfen die Vertragsstaaten nicht unterschiedlich behandelt werden.

Der fünfte Teil des Statuts bezieht sich auf die finanziellen Vereinbarungen zwischen den Verwaltungen; es dürfen dabei keine Schwierigkeiten entstehen.

Der sechste Teil des Statuts enthält allgemeine Bestimmungen über die Zulässigkeit gewisser Abweichungen, über die Beförderung gefährlicher Gegenstände und über die Regelung von Streitigkeiten; letztere können entweder auf gütlichem Weg oder obligatorisch beim ständigen internationalen Gerichtshof oder auf schiedsrichterlichem Weg beigelegt werden.

Das Wesen des Uebereinkommens über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen ist vortrefflich wiedergegeben durch die Ausführungen des Herrn Conti, die er auf der Genfer Konferenz über das Uebereinkommen machte; sie seien deshalb in ihrem Wortlaut angeführt[1]): „Man darf behaupten, daß es die bisher auf dem Gebiet des Transportwesens anerkannten internationalen Pflichten kurz kodifiziert und gleichzeitig eine Reihe von Vereinbarungen und Grundsätzen enthält, die die Erleichterung und Verbesserung des internationalen Verkehrs bezwecken. Dieses Ueber-

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 4. Jahrg., Nr. 7, Juli 1928, S. 249.

einkommen, das jedem Land die Möglichkeit läßt, die eigenen Eisenbahntransporte seinen besonderen Bedürfnissen anzupassen, je nach dem Grad der Entwicklung und der Expansivkraft, sieht eine internationale Rechtsordnung für den besten Betrieb der Eisenbahnbeförderung vor und es besteht kein Zweifel, daß die Wirtschaftswelt erhebliche Vorteile daraus ziehen wird, wenn es erst allgemeine Anwendung finden wird."

§ 52.

Die dritte Konferenz für Verkehr und Durchfuhr 1927 in Genf.

Die dritte Hauptkonferenz für Verkehr und Durchfuhr fand wiederum am Sitze des Völkerbunds in Genf im Jahre 1927 statt; 43 Delegationen waren erschienen.

Die Konferenz nahm zuerst von den Arbeiten des beratenden Fachausschusses und von den in Ausführung der Beschlüsse der früheren Versammlungen getroffenen Maßnahmen Kenntnis und empfahl dringend die weitere Ratifikation der abgeschlossenen Uebereinkommen.

Es erschien ihr ferner notwendig, daß der Organisation für das Verkehrswesen und die Durchfuhr über den Stand der internationalen Beziehungen auf dem Gebiet des Transportwesens ständig Aufschluß erteilt werden müsse, damit sie ihre Arbeiten in zufriedenstellender Weise im Interesse des internationalen Verkehrs fortsetzen kann; zu diesem Zwecke sollten ihr auch die Regierungen und die beteiligten Organisationen alle Auskünfte allgemeiner Art über die geeignet erscheinenden Verkehrsfragen zur programmäßigen Sammlung und Verbreitung zukommen lassen.

Die Konferenz unterzog ferner das auf der Konferenz in Barcelona beschlossene Organisationsreglement und das interne Reglement einer Revision und nahm ein neues Statut und eine neue Geschäftsordnung an; da gegenüber dem alten Statut und der alten Geschäftsordnung kein wesentlicher Unterschied besteht, erscheint eine Ausführung über die neuen Bestimmungen überflüssig.

Die Konferenz befaßte sich schließlich mit den Ausweispapieren staatenloser Personen[1]), und empfahl, daß den Per-

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 4. Jahrg., Nr. 7, Juli 1923, S. 253.

sonen, die entweder infolge des Kriegs oder aus Gründen, die mit dem Krieg zusammenhängen, oder infolge der unbestimmten Landesgrenzen oder aber infolge eines Gesetzeskonflikts keine oder eine zweifelhafte Staatsangehörigkeit besitzen, solange Reiseerleichterungen durch Verabfolgung eines einheitlichen Ausweises zugestanden werden, bis dieser Gegenstand international geregelt sein wird. Für die Form dieses Ausweises, für dessen Erneuerung und Geltungsdauer wurden von der Konferenz ebenfalls Empfehlungen beschlossen.

§ 53.

Die Paßkonferenzen des Völkerbunds.

Im Zusammenhang mit der Erörterung über die Regelung des internationalen Eisenbahnwesens muß auch auf die Paßkonferenzen des Völkerbunds eingegangen werden, deren Bedeutung für die Eisenbahnfragen nicht unterschätzt werden darf; liegt es doch im Interesse des Verkehrs, daß den Reisenden beim Grenzübergang möglichst wenig Schwierigkeiten entgegentreten, durch die sie aufgehalten werden und unnütze Zeit verlieren.

Schon im Jahre 1920 befaßte sich eine Konferenz für Paßfragen, Zollformalitäten und direkte Fahrkarten in Paris mit der Vereinheitlichung der Zollformalitäten, mit der Vereinheitlichung der Gebühren für die Pässe und Visa, mit der Erleichterung ihrer Erlangung — in einigen Ländern sogar mit deren völligen Aufhebung — und mit der Kontrolle auf den Grenzbahnhöfen.

Das Interesse an der Lösung dieser Fragen wurde immer größer und kurz nach der Gründung des internationalen Eisenbahnverbandes wandte sich dieser an den beratenden und technischen Ausschuß und bat ihn, für eine Ermäßigung und wenn möglich vollständige Abschaffung der Kosten für Durchreisevisa zwecks Förderung des internationalen Verkehrs sowie für beschleunigte Paß- und Zollrevision in den Grenzbahnhöfen Sorge zu tragen[1]). Die internationale Konferenz über die Zollförmlichkeiten, die 1923 in Genf stattfand, arbeitete ein internationales zwischenstaatliches Uebereinkommen über die Vereinfachung der Zollförmlichkeiten aus, das dem Wunsche des internationalen Eisenbahnver-

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 2. Jahrg., Nr. 6, Juni 1926, S. 165 ff.

bandes Rechnung trug. Auf Antrag des beratenden und technischen Ausschusses fand 1925 eine besondere Konferenz zur Untersuchung der möglichen Verbesserung des Paßwesens statt.

Dauernd verfolgte der beratende und technische Ausschuß die fortschreitende Entwicklung auf dem Gebiete des Paßwesens und so kam es 1926 zur zweiten großen Paßkonferenz des Völkerbunds in Genf, auf der 38 Staaten vertreten waren und eine Anzahl Empfehlungen ausgearbeitet wurde.

Es wurde angeregt, daß der Grenzübergang durch zweiseitige Abkommen oder durch Abkommen unter mehreren Staaten in Anerkennung des Werts des Passes als Identitätsnachweis und Reisedokument erleichtert werden soll. Die Staaten, welche noch Pässe verwenden, die nicht dem Muster des internationalen Typs entsprechen, sollen sobald wie möglich das von der Konferenz empfohlene Muster annehmen. Die Verabfolgung der Pässe, Ausweise und Visa soll derart vor sich gehen, daß die Formalitäten vereinfacht werden und den Reisenden und Auswanderern lange und kostspielige Gänge erspart bleiben. Die Länder sollen die Visa, deren Geltungsdauer mindestens 2 Jahre betragen soll und die sich nach Möglichkeit bis zu 5 Jahren erstrecken kann, innerhalb möglichst kurzer Frist erteilen. Die Ausstellung der Pässe soll möglichst mit Gültigkeit für das gesamte Ausland oder für möglichst umfangreiche Ländergruppen erfolgen, wobei den Regierungen gewisse Sonder- und Ausnahmefälle vorbehalten bleiben; die Einreise- und Durchreisevisa sollten durch zwischenstaatliche Uebereinkommen allgemein abgeschafft werden. Den Reisenden in den Durchgangsländern soll insbesondere in den Seehäfen nach Möglichkeit Aufenthaltserlaubnis gewährt werden, selbst wenn ihre Pässe nicht mit einem Durchreisevisum versehen sind; auf persönliches Erscheinen des Antragstellers soll verzichtet werden außer bei bestehendem Zweifel, daß die Notwendigkeit der Reise nicht erwiesen ist und in Ausnahmefällen. Die Visa sollen während ihrer Geltungsdauer eine unbeschränkte Zahl von Einreisen und Durchreisen erlauben und für alle Grenzpunkte gelten; eine Höchstgrenze der Gebühren hiefür soll ebenfalls festgesetzt werden.

Von besonderer Bedeutung ist die Empfehlung der Konferenz, daß die Paßkontrolle wenn möglich während der Fahrt in den Zügen erfolgen und die Untersuchung von sei-

ten der beiden Länder möglichst gleichzeitig oder unmittelbar hintereinander stattfinden soll. Weiterhin wurde der baldige Abschluß von Uebereinkommen unter den Staaten zur Organisation der Paßkontrolle in den Grenzbahnhöfen in oben erwähntem Sinn angeregt.

2. Kapitel

Die sonstigen einschlägigen Konferenzen.

§ 54.

Die Konferenz von Portorose 1921.

Der Weltkrieg und der Friedensvertrag von St. Germain brachte den Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie und ließ den Zustand der österreichischen Verkehrsverhältnisse unhaltbar werden; mit einem Schlag waren die wirtschaftlichen Zusammenhänge zwischen den 7 Nachfolgestaaten der ehemaligen Monarchie zerstört. Die Reparationskommission, die bei dieser furchtbaren wirtschaftlichen Notlage ihre eigentlichen Aufgaben nicht lösen konnte, war bestrebt, einen wirtschaftlichen Umschwung Oesterreichs herbeizuführen und regte daher den Zusammentritt einer Konferenz zur Besprechung diesbezüglicher geeigneter Maßnahmen an.

Im November 1921 trat diese Konferenz unter der Teilnahme von Vertretern der 7 Nachfolgestaaten der österreichisch-ungarischen Monarchie sowie von England und Frankreich in Portorose zusammen; die Frage der internationalen Eisenbahntransporte spielte auf der Konferenz eine ganz hervorragende Rolle[1]).

Zur Erleichterung des internationalen Verkehrs der Reisenden, ihres Gepäcks und der Güter schlossen die Nachfolgestaaten bis zum Inkrafttreten einer allgemeinen europäischen Vereinbarung und ohne den Bestimmungen einer solchen vorzugreifen, ein Uebereinkommen über den Eisenbahnverkehr. Im ersten Artikel dieses Uebereinkommens ist die allgemeine Verpflichtung zur Unterdrückung der Schwierigkeiten, die sich dem Personen- und Güterverkehr Mitteleuropas entgegenstellen, insbesondere die Oeffnung und Offenhaltung aller wichtigen Grenzstationen festgelegt. In den folgenden Artikeln wird die Abwicklung des Grenz-

[1]) Zeitschrift für den intern. Eisenbahntransport, 30. Jahrg., Nr. 5, Mai 1922, S. 81/82.

dienstes in gemeinsamen Grenzbahnhöfen, die gegenseitige Hilfe im Falle von Verkehrseinschränkungen, die Einführung tadelloser Anschlüsse für Personen- und Güterzüge, die Wiedereinführung durchlaufender Züge und durchlaufender Wagen im zwischenstaatlichen Personenverkehr, die Anwendung des internationalen Berner Uebereinkommens auf den zwischenstaatlichen Verkehr und die Wiederherstellung direkter Tarife empfohlen. In den letzten Artikeln des Uebereinkommens wurden Grundsätze für die Abrechnungsvereinbarungen aufgestellt und Bestimmungen über die Zollbehandlung, die Regelung der Streitigkeiten etc. beschlossen.

Noch zwei weitere Uebereinkommen wurden auf der Konferenz von Portorose abgeschlossen, eines, welches Uebergangsbestimmungen für den Umlauf der bisherigen Gemeinschaftswagen der österreichisch-ungarischen Monarchie bis zur endgültigen Aufteilung enthält und das andere betreffend die gegenseitige Aushilfe an Fahrmitteln, doch haben diese für die internationale Regelung der Eisenbahnfragen keine Bedeutung, da sie mehr innerstaatlicher Natur sind.

Zur Erleichterung der Einführung zwischenstaatlicher Gütertarife und ohne Einschränkung der Tarifhoheit empfahl die Konferenz die Aufstellung einer einheitlichen Güterklassifikation, eines gemeinsamen Tarifschemas der Güter und einheitlicher allgemeiner Tarifbestimmungen; den Tarifen sollte eine einzige, einheitliche Währung zugrunde gelegt werden, die der Goldparität möglichst nahekommt[1]).

Auf eine Anregung Rumäniens hin beschäftigte sich schließlich die Konferenz noch mit der Frage der Gründung einer Vereinigung aller Eisenbahnen und Schiffahrtsgesellschaften Europas. Eine Untersuchung dieser Frage wurde beschlossen; dies war der Ausgangspunkt für die Gründung des internationalen Eisenbahnverbands, der für die Weiterbildung des internationalen Eisenbahnrechts von so großer Bedeutung werden sollte.

§ 55.

Die Wirtschafts- und Finanzkonferenz zu Genua 1922.

Die Wirtschafts- und Finanzkonferenz, die 1922 in Genua stattfand, und auf der fast nur Völkerbundsmitglieder, die teilweise gleichzeitig den technischen Organisationen des

[1]) Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 62. Jahrgang, Nr. 4, S. 73.

Völkerbunds angehörten, vertreten waren[1]), befaßte sich — wie schon der Name besagt — vor allem mit Wirtschafts- und Finanzfragen und nur in wenigen Fragen mit dem internationalen Eisenbahnwesen; trotzdem ist sie für dasselbe von größter Bedeutung.

Sie griff die Untersuchungen der Konferenz von Portorose bezüglich der Gründung einer Vereinigung aller Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften Europas auf und ersuchte die französischen Eisenbahnen eine Konferenz von fachmännischen Vertretern aller Eisenbahnverwaltungen der europäischen und anderer in Betracht kommender Länder einzuberufen, die eine ständige Konferenz der Eisenbahnverwaltungen zwecks Vereinheitlichung und Verbesserung der Bedingungen für die Anlage und den Betrieb von Eisenbahnen im internationalen Verkehr schaffen sollten; diese Konferenz fand noch im gleichen Jahre in Paris statt und beschloß die Gründung des internationalen Eisenbahnverbandes, dessen umfangreiche Tätigkeit im 6. Kapitel des II. Teils dieser Arbeit gewürdigt ist.

Auch mit den anderen auf der Konferenz von Portorose behandelten Fragen beschäftigte sich die Konferenz von Genua und empfahl die Annahme der allgemeinen Grundsätze des Uebereinkommens von Portorose durch alle anderen Staaten Europas, nachdem sie geprüft hatte, welche Punkte sich für eine europäische Vereinbarung eignen; alle Staaten sollten die notwendigen Maßnahmen treffen, um ähnliche Erleichterungen wie die in diesem Uebereinkommen getroffenen zu vereinbaren.

§ 56.

Die Konferenzen zur Reorganisation des direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen Europa und dem fernen Osten.

Durch den Krieg war der Verkehr zwischen Europa und dem fernen Osten unterbrochen worden. Die Frage der Wiederaufnahme der Verkehrsbeziehungen gestaltete sich ziemlich schwierig. Zur Beseitigung der Schwierigkeiten traten die an dieser Verkehrsregelung interessierten Länder zu Konferenzen zusammen, um im gegenseitigen Meinungsaustausch möglichst günstige Verhältnisse zu schaffen; zu erwähnen ist vor allem die Konferenz, die 1925 in Moskau stattfand,

[1]) Die Tätigkeit des Völkerbunds im Mai 1922, Bd. II, Nr. 5, S. 329.

die Berliner Tarifkonferenz im Jahre 1926 und die internationale Eisenbahnkonferenz in Riga.

Die Konferenz von Moskau befaßte sich hauptsächlich mit der Frage der Wegeleitung, mit der Zusammenstellung des Fahrplans sowie mit der Zusammensetzung — z. B. wieviele Speise- und Schlafwagen — und Indienststellung des direkten transsibirischen Luxuszugs. Der Leitungsweg konnte infolge der auf der polnischen Grenzstation herrschenden primitiven Einrichtungen[1]) nur vorläufig aufgestellt werden; später sollte er auf kürzerem Wege erfolgen, wenn die Grenzstation im Besitze der nötigen Einrichtungen sich befindet. Der Fahrplan wurde so zusammengestellt, daß die wichtigsten Anschlüsse Berücksichtigung fanden, vor allem der Anschluß in Berlin an den Nordexpreß. Auch mit der Ausführungsart des eigentlichen direkten Verkehrs, mit den Fahrausweisen, den Abrechnungen usw. beschäftigte sich die Konferenz.

Die Berliner Personentarifkonferenz versuchte den Personenverkehr zwischen Europa und dem fernen Osten schon eingehender zu regeln. Es wurde die Ausgabe durchgehender Fahrscheinbücher vorgesehen, die in Berlin, Paris, Rom, Prag usw. zur Ausgabe gelangen. Ein eigener Tarifverband wurde gegründet zur Einrichtung dieses Verkehrs; er umfaßt zahlreiche Länder und zwar von Japan im Osten bis Frankreich und Belgien im Westen. Zahlreiche Schwierigkeiten mußten behoben werden und es bedurfte einer großen Anzahl von Vorschriften und Uebereinkommen, um die Abrechnung unter den einzelnen Eisenbahnverwaltungen zu gewährleisten. Der Verkehr vom fernen Osten nach dem Westen Europas läuft durch viele Staaten, unter denen mancher den bestehenden allgemeinen Bestimmungen noch nicht beigetreten ist; so bedurfte es auch noch einer besonderen Regelung der rechtlichen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und den Reisenden, damit die Einheitlichkeit in sämtlichen Durchgangsstaaten gewahrt blieb. Da der polnische Grenzbahnhof sich inzwischen die nötigen Einrichtungen beschafft hatte, beschloß die Konferenz den transsibirischen Luxuszug zu teilen, den einen Teil über Riga, den anderen über Warschau zu leiten und beide Teile in Moskau zusammentreffen zu lassen. Die Konferenz stellte ferner den Fahrplan für einen ge-

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 2. Jahrg., Nr. 2, Februar 1926, S. 58.

wöhnlichen transsibirischen Zug auf. Die Uebereinkommen und der Tarif, die in Moskau ausgearbeitet worden waren, wurden revidiert und präzisiert. Als Tarifwährung wurde der U. S. A.-Dollar gewählt. Die ausgearbeiteten Dokumente sind im großen und ganzen dem I. Ue. P. nachgebildet[1]).

Die internationale Eisenbahnkonferenz von Riga, die 1927 stattfand und auf der 16 Staaten vertreten waren, diente der Einrichtung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs von Paris über Berlin, Warschau, Moskau, Sibirien nach Tokio. Die Fahrpläne der einzelnen Strecken sollten so zueinander abgestimmt werden, daß eine direkte Verbindung Paris-Tokio mit einer Fahrzeit von 14 Tagen ermöglicht wird; die Ausgabe direkter Fahrkarten und die Aufstellung einheitlicher Tarife wurde vorgesehen.

§ 57.

Die internationalen Güterzugskonferenzen.

Zum Schlusse seien noch kurz die internationalen Güterzugskonferenzen erwähnt. Sie dienen zur Einführung geeigneter Maßnahmen für die Verbesserung und Beschleunigung des internationalen Güterverkehrs. An ihnen nehmen hauptsächlich Delegierte der Eisenbahnverwaltungen in Deutschland, der Tschecho-Slowakei, Oesterreich, Ungarn, Polen, Jugoslawien, Italien, Rumänien, Griechenland und Bulgarien teil.

Auf diesen Konferenzen werden die wichtigen Fragen des direkten und durchgehenden Güterzugsverkehrs erörtert; über die Einstellung neuer Lastzüge für den internationalen Güterverkehr, über die Fahrgeschwindigkeit der Güter- und Eilgüterzüge und deren Beschleunigung etc. wurden Beschlüsse gefaßt. 1927 erfolgte die erstmalige Herausgabe eines internationalen Güterzugskursbuchs. Dieses ist inzwischen zu einem bedeutungsvollen und unentbehrlichen Hilfsmittel für den internationalen Güterverkehr in Europa geworden; an seiner Weiterbildung arbeitete die im November 1929 zum ersten Male in Deutschland und zwar in München tagende internationale Güterzugskonferenz.

[1]) Zeitschrift des intern. Eisenbahnverbandes, 3. Jahrg., Nr. 1, Jan. 1927, S. 9/10.

Schlußbemerkung

Unzweifelhaft ist auf dem Gebiete der Ausgestaltung und Vereinheitlichung des internationalen Eisenbahnrechts viel ersprießliche Arbeit geleistet worden. Die zahlreichen staatlichen Eisenbahnverbände und die große Anzahl der Eisenbahnverwaltungsverbände zeigen, welch großes Interesse diesem Spezialgebiet des internationalen Verkehrsrechts entgegengebracht wird. Mann kann sagen, daß sich in allen wichtigen Verkehrsländern Europas und auch in den außereuropäischen Ländern die Erkenntnis durchgesetzt hat, daß die Eisenbahn als Bindeglied der Völker besondere Beachtung verdient; so tritt gerade auf dem Gebiete des Verkehrs — wie schon in anderem Zusammenhang erwähnt — die Gleichberechtigung der Völker am deutlichsten zutage.

Ein so wichtiges Problem, wie es die Verkehrsfragen sind, muß aber der Politik entzogen werden; nur Sachverständige, Fachleute sollen diese Verkehrsfragen erörtern und erst die Ergebnisse ihrer Beratungen bezw. ihre Beschlüsse den Regierungen der einzelnen Staaten zur Kenntnis bringen, damit sie diese Beschlüsse genehmigen und ihnen die nötige Geltung verschaffen. Auf diese Art werden auch die Interessen der politisch unbedeutenderen Staaten gewahrt und abgesehen davon werden die Ergebnisse vollständiger und besser sein, als wenn die Regierungen selbst, die doch — wenigstens zum Teil — von politischen Interessen beeinflußt werden, an die Lösung dieser Fragen herangehen.

Wenn auch die zahlreichen Eisenbahnverbände das große Interesse, das dem internationalen Eisenbahnrecht zugewandt wird, deutlich bekunden, so kann man doch bezweifeln, ob diese große Anzahl von Verbänden zweckdienlich ist; nicht Zersplitterung sondern Einheit führt am ersten zum Ziel. Vor allem der internationale Eisenbahnverband hat diesem Gedanken Rechnung getragen und war bestrebt sich die übrigen Verbände auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens allmählich anzugliedern. Dies ist durchaus begrüßenswert, denn durch die große Anzahl der Eisenbahnverbände

— seien sie nun staatliche oder Zusammenschlüsse von Eisenbahnverwaltungen — werden manche Fragen doppelt bearbeitet und damit unnütze Zeit verloren. Es wäre zu wünschen, daß das Vorgehen des internationalen Eisenbahnverbandes der Anfang weiterer Zusammenschlüsse ist, sodaß schließlich Doppelarbeit völlig vermieden und mit vereinten Kräften der weitere Ausbau des internationalen Eisenbahnrechts verfolgt wird, denn trotz der großen Fortschritte auf diesem Gebiete ist es klar, daß noch viele Fragen einer einheitlichen Lösung bedürfen; auch die weitere Fortentwicklung der Technik wird immer wieder neue Probleme aufwerfen. Dabei ist es unerläßlich, daß die einzelnen Staaten bereit sind, bei der Lösung der internationalen Eisenbahnfragen den erforderlichen Willen zur Verständigung und Einigung zu zeigen, denn in vielen Punkten gehen die innerstaatlichen Regelungen der Länder soweit auseinander, daß nur ein Kompromiß auf der Grundlage des allgemeinen Verkehrsinteresses zum Ziele führen kann.

Zum Schlusse sei noch einmal der beiden Berner internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und über den Eisenbahnfrachtverkehr, die die einheitliche reglementarische Grundlage für diese Beförderungsarten bilden, Erwähnung getan.

Es ist ein großer Nachteil der beiden Uebereinkommen, daß sie erst lange Zeit nach ihrer Ausarbeitung von den Vertragsstaaten ratifiziert wurden und in Kraft traten; hätten sie unmittelbar nach ihrer Festlegung Geltung erlangt, so hätte sich inzwischen bereits eine Revisionskonferenz — diese finden bekanntlich spätestens alle 5 Jahre statt — mit der Vornahme eventl. aus der Anwendung der Uebereinkommen sich ergebender Verbesserungen oder infolge der Weiterentwicklung des Verkehrs notwendig gewordener Aenderungen, Ergänzungen oder Neuerungen befassen können.

Es ist ferner zu überlegen, ob nicht eine Vereinheitlichung der beiden Uebereinkommen zu einem einzigen Uebereinkommen zweckentsprechender wäre; die beiden Abkommen sind ja an und für sich so aneinander angeglichen, daß sich eine Vereinheitlichung leicht vornehmen ließe. Man könnte das I. Ue. G. als Grundlage nehmen und in einem Paragraphen, der an den Anfang oder den Schluß des Uebereinkommens zu setzen wäre, darauf verweisen, daß das I. Ue. G. auch auf den Personen- und Gepäckver-

kehr Anwendung finden soll, soweit sich nicht bei der Personen- und Gepäckbeförderung besondere Verhältnisse ergeben; diese Besonderheiten können dann in einem Anhang aufgeführt werden. Diese Vereinheitlichung würde u. U. eine Erleichterung für den Benutzer der Uebereinkommen bedeuten. — Des weiteren wäre die Aufnahme von Bestimmungen über die Expreßgutbeförderung in das I. Ue. G. im Interesse der Wirtschaft zu empfehlen. Das Uebereinkommen kennt nur zwei Beförderungsarten, Frachtgut und Eilgut, beschleunigtes Eilgut und Expreßgut dagegen nicht. Die Expreßgutbeförderung bedeutet aber für den Verfrachter eine große Erleichterung; er kann selbst den Zug bestimmen, in dem das Gut befördert werden soll und er kann vor allem das Gut jederzeit aufgeben, da er an die Amtsstunden bei der Güterabfertigung und -Annahme nicht gebunden ist.

Gerade weil diese Beförderungsart so große Vorteile bietet, wurde sie im inneren Verkehr fast aller europäischer Staaten eingeführt und einige Länder haben unter sich auch Bestimmungen über den durchgehenden Expreßgutverkehr geschaffen. Die enorme Wichtigkeit dieser Beförderungsart erfordert aber eine einheitliche zwischenstaatliche Lösung, wenn auch nicht verkannt werden darf, daß sich eine einheitliche Regelung in manchen Punkten sehr schwierig gestaltet. Vor allem die Frage der Zollabfertigung ist nicht leicht zu lösen, da die Expreßgüter auch mit Luxuszügen befördert werden, deren Aufenthalt auf den Grenzstationen zur Verzollung nicht ausreicht. Auch die Wahl des Begleitpapiers bei internationalen Expreßgutsendungen wäre zu überlegen. Da die Handhabung des Expreßguts der Gepäckbeförderung sehr ähnlich ist, könnte man zunächst daran denken, auch die Expreßgüter im internationalen Verkehr auf Grund eines Gepäckscheins zu befördern; doch ist aus einem Gepäckschein der Inhalt der Sendung nicht zu entnehmen; die Kenntnis von dem Inhalt der Sendung ist aber für die Zollbehandlung unumgänglich notwendig und so kann für die Aufgabe von Expreßgütern im internationalen Verkehr eigentlich nur der internationale Frachtbrief in Frage kommen.

Die Lösung dieser und anderer sich bei der internationalen Regelung des Expreßgutverkehrs ergebenden Fragen erscheint gewiß nicht leicht und kann nur durch den Verständigungswillen der einzelnen Länder zustande kommen.

Wenn sich die Staaten gegenseitig entgegenkommen und bereit sind sich die nötigen Erleichterungen zu gewähren, dann wird, wie es schon auf vielen anderen Gebieten der Fall war, auch auf dem Gebiete der Expreßgutbeförderung eine internationale einheitliche Regelung, die im Interesse des Handelsverkehrs und nicht zuletzt im Interesse der Eisenbahn selbst, die aus dem Expreßgutverkehr großen Nutzen zieht, wünschenswert ist, möglich sein.